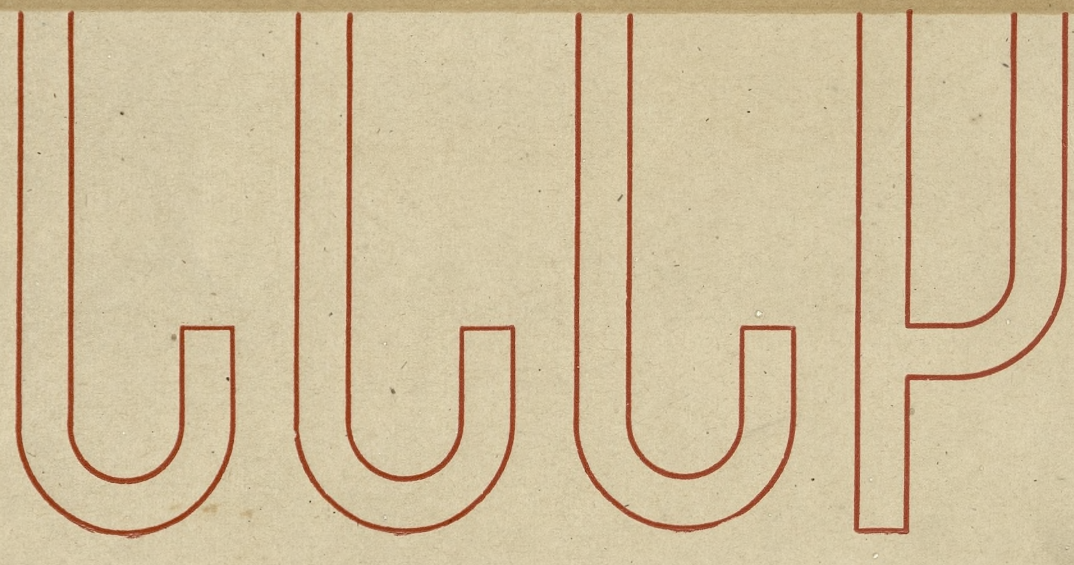



L'architecture de l'URSS

Architecture of the USSR

Architektur der UdSSR




1934

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



# СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ХАРЬКОВ

## ПЕРЕПЛАНИРОВКА И АРХИТЕКТУРНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ХАРЬКОВА

А. Л. ЭЙНГОРН

Харьков является крупным административно-хозяйственным промышленным и научным центром.

В соответствии с этим интенсивно растет и численность населения города. С 380 тыс. чел. в 1926 г. оно возросло к 1932 г. до 836 тыс. чел., т. е. увеличилось за 6 лет в 2,2 раза.

Совершенно изменилось за этот период и внешнее лицо города.

Вечно грязные, булыжные мостовые сменились на главных магистралях гладким и чистым асфальтом. Мелкие одно-двухъэтажные, полуособнякового типа домики в центральных частях города уступили место многоэтажным. Надстроились и перестроились многие из крупных общественных зданий, возникли совершенно новые жилые районы — на Лосевской площадке, в Нагорно-Парковом районе, в районе площади Дзержинского и т. п.

Сооружен на месте прежнего пустыря административно-хозяйственный центр с тремя зданиями-гигантами: Домом госпромышленности, Домом проектных организаций и Домом кооперации.

Непрерывно и интенсивно расширяется сеть водопровода и канализации, трамвай перешел на широкую колею и сеть его ежегодно увеличивается, введены в эксплоатацию первые очереди теплофикации и газофикации, строится новая теплоэлектроцентраль мощностью в 60 тыс. киловатт. Строятся школы, больницы, поликлиники, клубы, ясли, театры и т.п.

Капиталовложения в жилищно-коммунальное строительство Харькова растут из года в год. Но как бы ни были велики капиталовложения в жилищно-коммунальное и культурно-бытовое строительство города, это строительство не может поспеть за быстро растущими потребностями, вызываемыми бурным ростом населения, а также и ростом требовательности трудящихся к качеству и размерам жилья, к высоте коммунального и культурно-бытового обслуживания.

Средняя этажность города, взятая не по количеству строений, а по их объему, составляет всего 2,5. Это значит, что более 60 проц. кубатуры строений Харькова заключается в домах не выше 2 этажей. Сохранились целые районы города в основном одноэтажные. Эти районы не могут



Площадь Дзержинского в Харькове
Place Dserjinsky à Kharkov

быть канализированы. Канализацией оборудовано всего 32 проц. всех строений, водопроводом 48 проц. (данные 1931 г.). Сохранились жилые районы в низменных долинах рек, с высоким стоянием грунтовых вод, для здорового жилья не пригодные. Промышленные предприятия, осевшие в селитебных районах города благодаря беcплановому хаотическому росту города в капиталистических условиях и вредно влияющие на окружающее жилье, отсюда еще не выведены.

Наследие старого — концентрация культурно-бытовых учреждений в центре города, взамен равномерного их распределения по всей территории города,— еще полностью не изжито; противоречия между центром и окраинами в смысле высоты коммунального и культурно-бытового их оборудования имеются еще и в социалистическом Харькове.

Сеть уличных магистралей, стихийно сложившаяся в ярко выраженную радиальную систему, не корректирована еще кольцевыми и секущими улицами, что создает непреодолимые препятствия для развития внутригородского транспорта.

Внутригородские зеленые насаждения, столь необходимые для города как с точки зрения санитарно-гигиенической и культурно-бытовой, так и с эстетической, не только не развились до необходимых размеров, но в центральной части города, всегда наиболее бедной зеленью, даже уменьшились в процессе интенсивных поисков участков для нового строительства, в процессе уширения улиц для нужд транспорта.

Сохранившиеся в отдельных усадьбах внутриквартальные зеленые насаждения еще не объединены, не сделались доступными для общего пользования. Внутри кварталов еще сохранились заборы, разделявшие кварталы на бывшие «частновладельческие усадьбы».

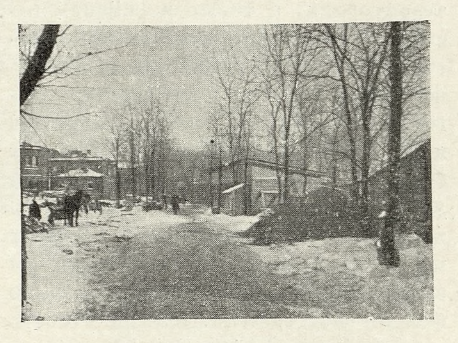
Пресловутые «реки» Харькова, значительно благоустроенные и обводненные за последние годы по сравнению с прошлым, все же еще не стали подлинными элементами оздоровления и украшения города.

Лицо старого «губернского», буржуазно-помещичьего Харькова еще проглядывает кое-где, однако уже определяется новое лицо города.

Изжить это старое наследие, использовать и улучшить все ценное, снести негодное и заменить новым, привести город в состояние полного соответствия тем требованиям, которые должны быть предъявлены к крупному центру Украины,—задача большая и сложная. Пути ее разрешения и намечены в генеральном проекте реконструкции Харькова, разрабатываемом в настоящее время Государственным институтом по проектированию городов УССР (Гипроградом УССР).

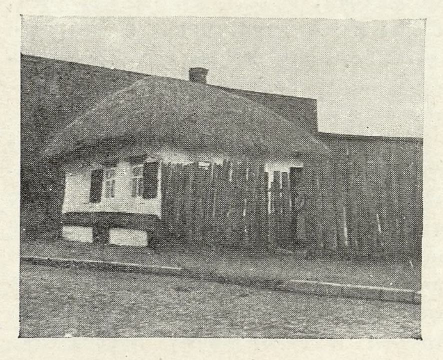
При определении перспектив промышленного развития Харькова были учтены директивы июньского (1931 г.) пленума ЦК ВКП(б) об ограничении роста наиболее крупных городов Союза. В соответствии с этим перспективы роста промышленности Харькова ограничены доведением существующих промышленных предприятий до их оптимальных размеров.

Вторая задача — переустройство их на новой технической базе и создание новых промышленных предприятий, необходимых для превращения харьковской промышленности в ряд комбинатов, технологически и эконо-



Район площади Дзержинского в Харькове до реконструкции (1930)

Le rayon de la Place Dserjinsky à Kharkov avant la reconstruction

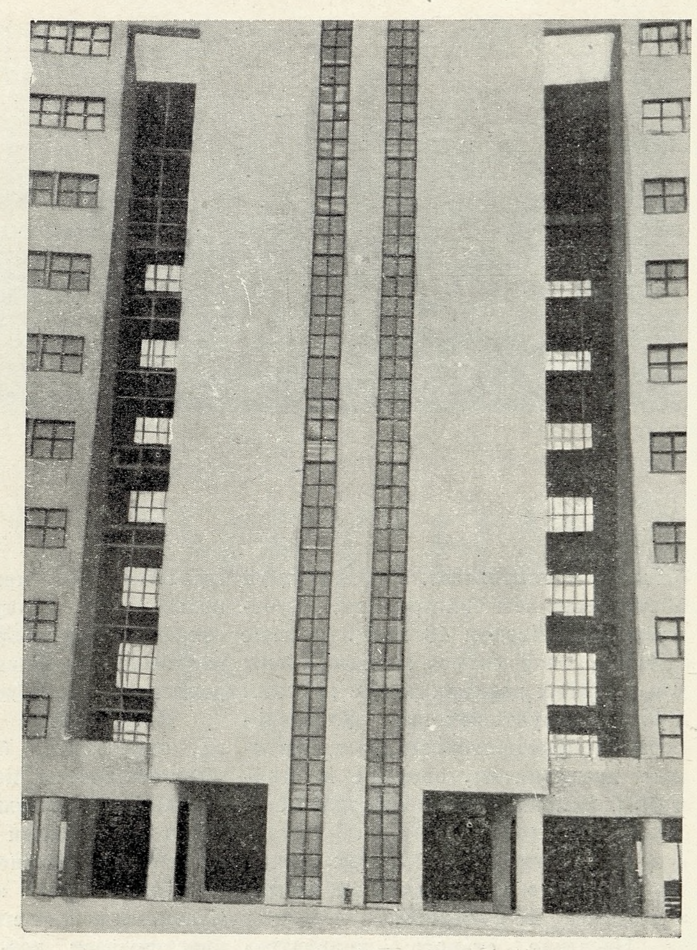


Один из типичных примеров старой застройки в Нагорном районе в Харькове

Kharkov. Exemple caracteristique des vielles constructions de la ville haute

мически связанных между собою. Проект предусматривает предельное увеличение социально необходимого населения Харькова до 1 810 тыс. жителей.

В настоящее время, при чрезвычайно неблагоприятных условиях транспортных связей пригородной зоны с Харьковом, значительное количество населения, связанного трудовыми связями с городом, проживает вне города. Анализ условий расселения в пригородной зоне, учет темпов улучшения транспортных связей пригородов с городом дает возможность определить на ближайшее будущее количество населения, проживающего в пригородах в 185 тыс. человек и таким образом определить население собственно города в 1 625 тыс. человек.



Дом проектных организаций. Деталь центрального корпуса

Maison des bureaux techniques. Détail du bâtiment central

Изучение вопроса о плотности населения города привело к выводу, что на свободных, ранее не застроенных территориях, а также в районах города с мелкой одно-двухъэтажной застройкой, почти полностью подлежащей сносу и замене капитальным многоэтажным фондом, плотность нетто при 9,0 кв. м жилой площади может быть установлена в 475 человек на га. Детальное изучение существующего жилого фонда в центральных частях города с существующим капитальным и многоэтажным жилым фондом заставило повысить плотность нетто для этих районов до 700 человек на га при 9,0 кв. м жилой площади.

Соответствующие плотности брутто, тоже с учетом более сжатых норм для зданий общественного назначения и зеленых насаждений в капитально застроенных районах получились в 240 и 300 человек на га селитебной территории.

Однако общий размер территории города запроектирован из расчета жилобеспеченности не в 9,0 кв. м на жителя, а 13,5 кв. м для того, чтобы иметь уверенность в том, что город не будет стеснен в своем территориальном развитии до своих предельных размеров.

Если отвлечься от общепринятого показателя плотности нетто (количества населения, приходящегося на 1 га квартала), который постоянно меняется в зависимости от непрерывного роста жилой площади, приходящейся на одного жителя, и обратиться к стабильному показателю, характеризующему принятую плотность застройки, независимому от изменяющейся плотности заселения, то мы получим соответственно 31 тыс. и 47 тыс. куб. м строений на 1 га квартала.

Изучение топографических, естественно, исторических условий Харькова, а также его промышленно-строительного, коммунально-хозяйственного, культурно-бытового фонда приводит к следующим основным моментам, которые должны быть зафиксированы в плане реконструкции города.

1. Сохранение основных пяти промышленных площадок: Краснозаводской, Лосевской, Ново-Баварской и Москалевско-Основянской и Павлово-Ивановской. Осевшие на этих площадках промышленные предприятия не могут быть куда-то перенесены, и, следовательно, должна быть резервирована территория для их развития.

2. Основной железнодорожный диаметр, рассекающий город на две части, также сохраняет свою трассу, с сохранением на нем центрального железнодорожного пассажирского вокзала и главной товарной станции.

3. Новый, еще незаконченный строительством, мощный центр административно-хозяйственных учреждений вокруг площади им. Дзержинского сохраняет свое функциональное назначение.

4. Уличная сеть Центрального нагорного района как района, имеющего наиболее капитальную застройку, наиболее полное коммунальное оборудование и благоустройство, в основном сохраняется. Сохраняется в основном и функциональное назначение отдельных частей этого района. Реконструктивно - перепланировочные мероприятия для него должны быть ограничены:

а) перепланировкой улиц и площадей в пределах, диктуемых интересами внутригородского транспорта; б) реконструкцией части строительного фонда с сохранением всех капитальных многоэтажных и неамортизированных строений; в) выносом из него тех предприятий и учреждений, которые нарушают принцип функцио-

Дом проектных организаций в гор. Харькове. Строительство начато в 1930 г. и в основном закончено к октябрьским торжествам 1933 г. Авторы праекта — проф. С. С. Серафимов и арх. Зандберг. Основные строители — инж. Шейер, инж. Медведовский и арх. Вельчиков. Кубатура сооружения 282 000 куб. м. Конструкция — железобетонный каркас с заполнением ракушечным камкем, перекрытия в основном железобетонные

Maison des bureaux techniques à Kharkovh. Projet de l'arch. S. Serafimov et de l'arch. Zaudberg

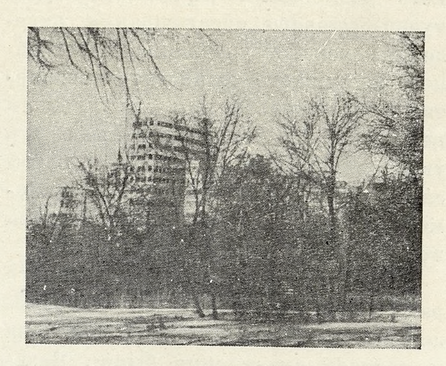
нального районирования города (мелкие промышленные предприятия и т. п.); г) его архитектурной реконструкцией.

---

Основной руководящей идеей проекта является размещение селитебных районов будущего Харькова в наиболее здоровых возвышенных частях территории, с использованием промежутков между ними, низменных и менее здоровых долин рек, для размещения местной промышленности, складского хозяйства и прочих вспомогательно-обслуживающих элементов города, а также зеленых насаждений.

В результате были определены пять основных селитебных районов. Первый из них — Центральный район; эта в основном сохраняемая часть существующего Харькова по своим природным и строительным особенностям может быть разбита на три подрайона: Центральный нагорный, центральный Краснозаводской и Свердловс-Благовещенский.

Центральный нагорный район расположен на возвышенности, заключенной между долинами рек Лопань и Харьков. Рельеф его непрерывно поднимается по направлению от юга к северу. В этом районе расположены в настоящее время все советские, хозяйственные, общественные и научные учреждения, главная масса высших учебных заведений, наиболее капитальный жилищный фонд; в нем коммунальное оборудование и благоустройство наиболее развиты. Дальнейшее его территориальное развитие по условиям топографии местности возможно только на север. Однако в северном направлении город упи-



Уголок Профсоюзного сада в Харькове
Вдали Дом проектных организаций

Partie du square des Syndicats à Kharkov
Au fond la Maison des bureaux techniques




Дом ЦК КП(б)У. Перестройка ранее существовавших корпусов. Арх. Л. А. Штейнберг

Maison du C. E. C. du Parti Communiste. Reconstruction des bâtiments existants. Arch. L. Steinberg

рается в чрезвычайно ценный зеленый массив лесопарка и Померок. Поэтому расширение города в этом направлении предположено ограничить освоением сравнительно небольшого участка — Павлово-Поле. Функциональное назначение этого селитебного района в основном остается без изменения, как смешанного района административно-хозяйственных учреждений областного и общехарьковского значения, научных учреждений и высших учебных заведений, территориально не долженствующих быть связанными с промышленными предприятиями, наконец, жилья для населения, связанного со всеми этими учреждениями.

Характер застройки и уличная сеть в основном в этом районе сохраняются, намечается только ряд реконструктивных мероприятий в направлении равномерного и рационального размещения учреждений культурно-бытового обслуживания населения; реконструирование поусадебного жилищного хозяйства в поквартальное, с частичным укрупнением кварталов, и окончание начатого укрупнения жилищного фонда путем сноса мелких и малокапитальных домостроений и служб и надстройки этажей над более капитальными.

Второй подрайон Центрального района — Краснозаводской — расположен между долиной реки Харькова и полосой отчуждения бывш. Балашовской жел. дороги. Отметки его ниже Нагорного подрайона, однако санитарно-гигиенические показатели его все же можно признать вполне удовлетворительными.

В основной своей массе он застроен одноэтажными одноквартирными жилыми домами. Однако за последние годы, а частично и до революции, в этом районе, непосредственно примыкающем к старой промышленной базе Харькова (ХПЗ, «Серп и молот» и т. д.), начало развиваться и укрупненное многоэтажное жилищное строительство, разбросанное маяками по всему району. По функциональному назначению этот подрайон сохраняется, как селитебный район для трудящихся, занятых в прилегающих промышленных предприятиях.

В этом районе предположены значительные реконструктивные мероприятия — снос мелкой некапитальной одноэтажной застройки, с заменой ее крупным жилищным и культурно-бытовым фондом. Перепланировочные мероприятия возможны в нем достаточно решительные, ибо ограничиваются они только необходимостью сохранения сравнительно небольшого количества капитальных зданий.

Третий подрайон — Свердлово-Благовещенский — имеет примерно те же санитарно-гигиенические показатели.

Это один из старейших районов города. Благодаря его близости к железнодорожному вокзалу и центральной товарной станции он развивался как смешанный жилой и оптово-складочный торговый район. Функциональное его назначение в основном сохраняется. Размер селитебных территорий определяется в 170 га.

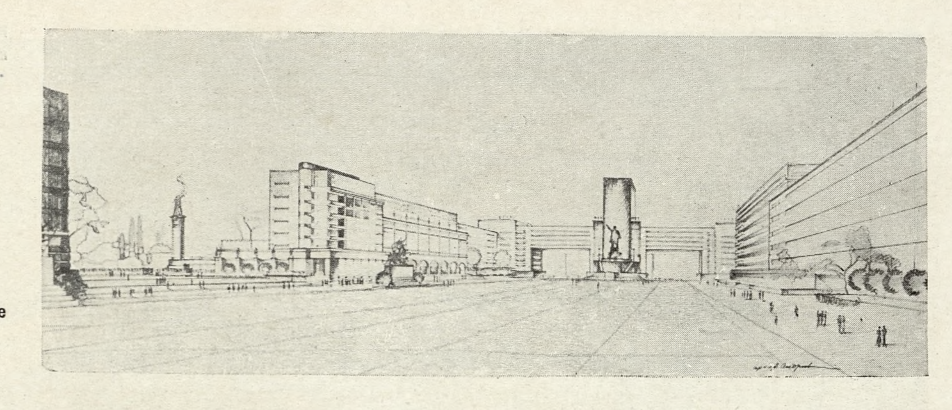
Всего в Центральном районе города проектируется расселить 576 тыс. населения при 9,0 кв. м душевой жилой площади и 384 тыс. — при 13,5 кв. м, т. е. при максимальном проектном разуплотнении.

Второй селитебный район — Салтовский — является, как бы развитием Краснозаводского подрайона Центрального района. Располагается он на возвышенном плато, заключенном между долинами рек Харьков и Немышла, и вытягивается на восток, параллельно линии развития основной тяжелой промышленности Харькова. Этот район, занятый в настоящее время сельскохозяйственными предприятиями, почти не застроен. Возвышенное его местоположение, а также направление господствующих ветров позволяют располагать его в достаточной близости от части нахождения промышленных предприятий, с соблюдением принципов поточности, не опасаясь загрязнения воздуха дымом и копотью предприятий.

В Салтовском районе надо будет расселить 370 тыс. населения, что при нормальной плотности брутто потребует 1 500 га территории. При разуплотнении до 13,5 кв. м количество жителей этого района должно увеличится до 400 тыс., что уже при плотности брутто в 160 человек на га потребует увеличения освоенной территории до 2 500 га. Таким образом 1 000 га селитебной территории Салтовского района являются планировочным резервом для разуплотнения города за пределами 9,0 кв. м площади.

Третий селитебный район — Лосево-Основянский — расположен также на возвышенной местности к югу от основных промышленных предприя-

Проект архитектурного завершения площади Дзержинского в Харькове
Перспектива
Арх. В. Андреев

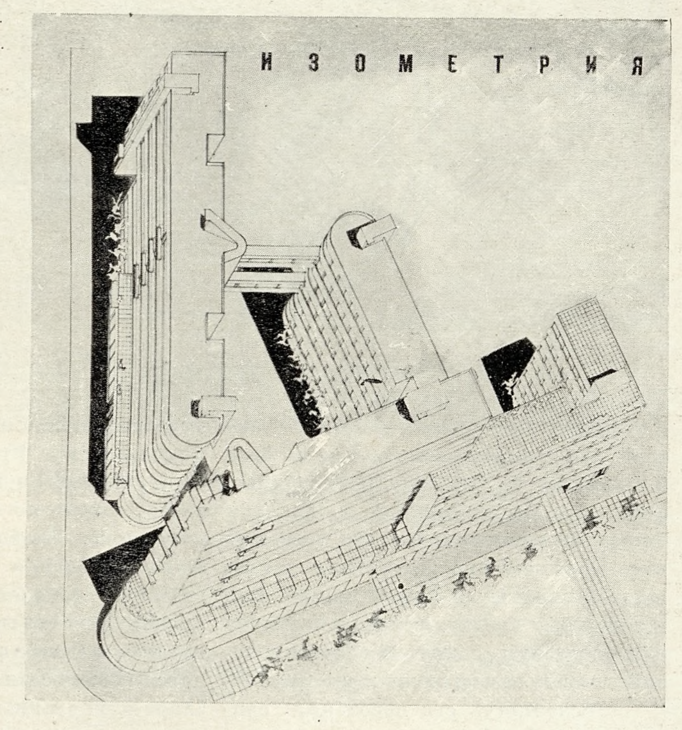


Projet de l'ache ement de la composition architecturale de la Place Dserjinsky à Kharkov. Perspective
Arch. W. Andreew

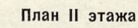
тий. Начинается он в непосредственной близости от Харьковского тракторного завода, Станкостроя и пр., иначе говоря — от Лосевской промышленной площадки и развивается от нее на юго-запад, огибая с юга Харьков. Этот район начат застройкой в 1930 г. по принципам поквартальной застройки жилищными комплексами и только в незастроенной части должен подвергнуться перепланировке, поскольку первоначальный проект застройки этого района не был достаточно увязан с рельефом местности и главное — со схемой планировки всего Харькова в целом.

При 9,0 кв. м жилой площади в этом районе должно будет расселиться 350 тыс. населения, для чего потребуется 1 400 га селитебной территории. При 13,5 кв. м жилой обеспеченности количество населения возрастет до 425 тыс., а потребная площадь территории до 26 тыс. га, что дает планировочный резерв в 1 200 га.

Проект строящейся гостиницы „Интурист" на пл. Дзержинского
Аксонометрия
Арх. Яновицкий

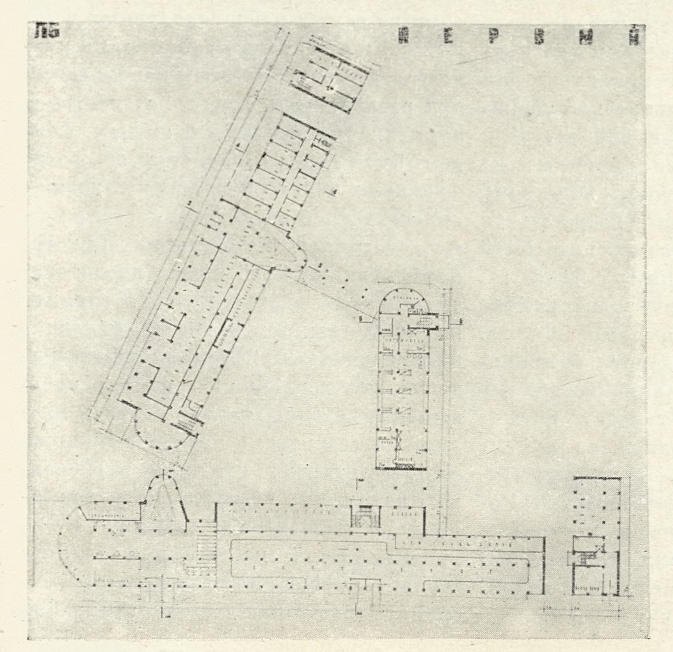



Projet de l'hôtel „Intourist" eu construction sur la Place Dserjinsky. Axonometrie
Arch. Janovitzky



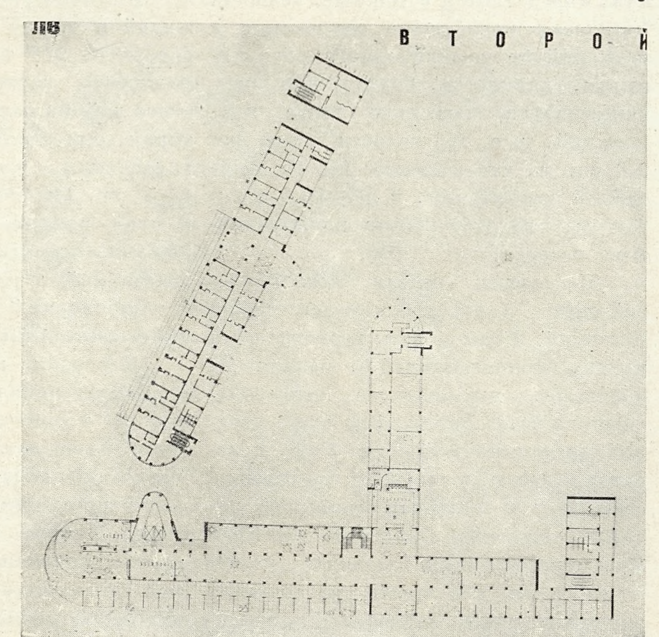
План I этажа

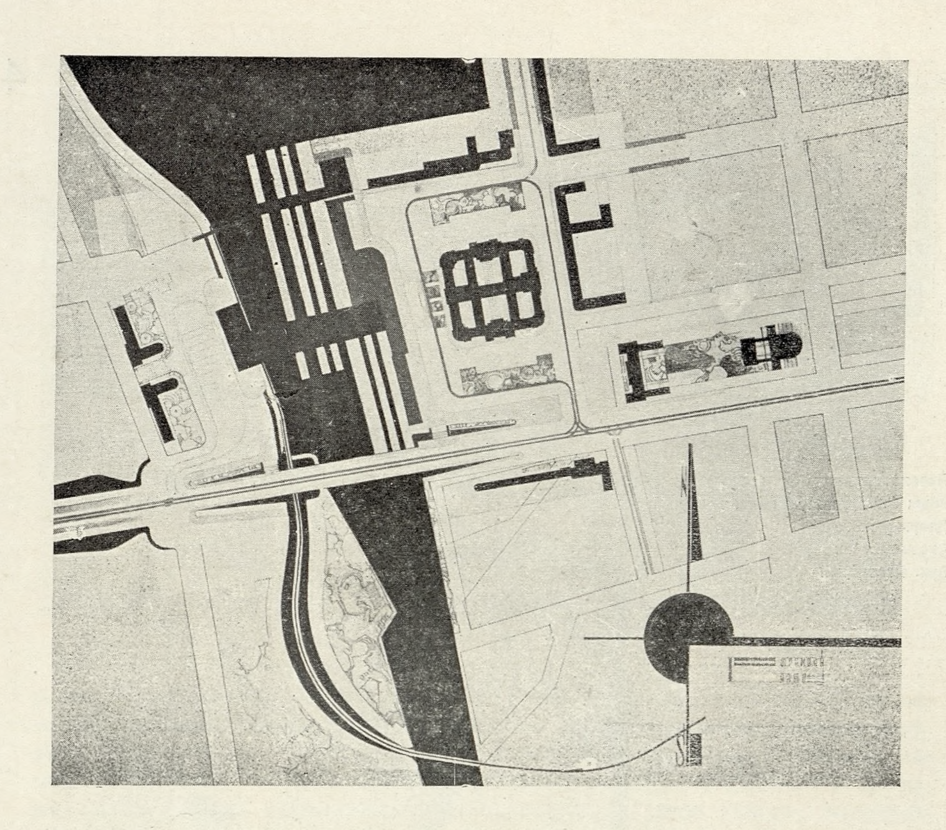
Plan du rez-de-chaussée




План II этажа

Plan du I étage





Проект реконструкции привокзальной площадки в г. Харькове. Арх. Б. Приймак

Projet de la reconstruction de la Place de la Gare à Kharkov. Arch. B. Priymak

Четвертый район — Ново-Баварский. Этот район развивается на базе ближайших к Харькову пригородных поселений Новая Бавария и Липовая Роща. Функциональное его назначение — размещение жилья для трудящихся, занятых в прилегающих промышленных предприятиях, и частично для населения, занятого сельским хозяйством в прилегающих районах.

Численность его населения, одинаковая для обоих периодов расселения, определяется в 100 тыс. человек. Учитывая неизбежное отставание в этом районе коммунального оборудования, плотность брутто для него принимается несколько ниже нормальной, т. е. 220 человек на га при 9,0 кв. м, что составит 455 га селитебной территории, и при 13,5 кв. м 710 га, что дает 255 га планировочного резерва.

Последним пятым селитебным районом Харькова намечен район Холодной Горы — это возвышенный район, расположенный к западу от основного харьковского железнодорожного узла. Район этот с юга ограничивается поймой реки Уды, с запада — лесом, а северная его граница совпадает с северной границей поселка «Красный Октябрь». Залютин Яр, пересекающий площадку, разделяет ее на две части, из которых основная часть застроена малоценным некапитальным жилым фондом Новоселовки, Рубановки, Холодной Горы, Лысой Горы и пр. Западная же часть, примерно равная по площади восточной, свободна от застройки. Функциональное его назначение — размещение населения, частично связанного с новобаварской промышленностью, а также в предприятиях местного назначения, расположенных и запроектированных в долине реки Лопани.

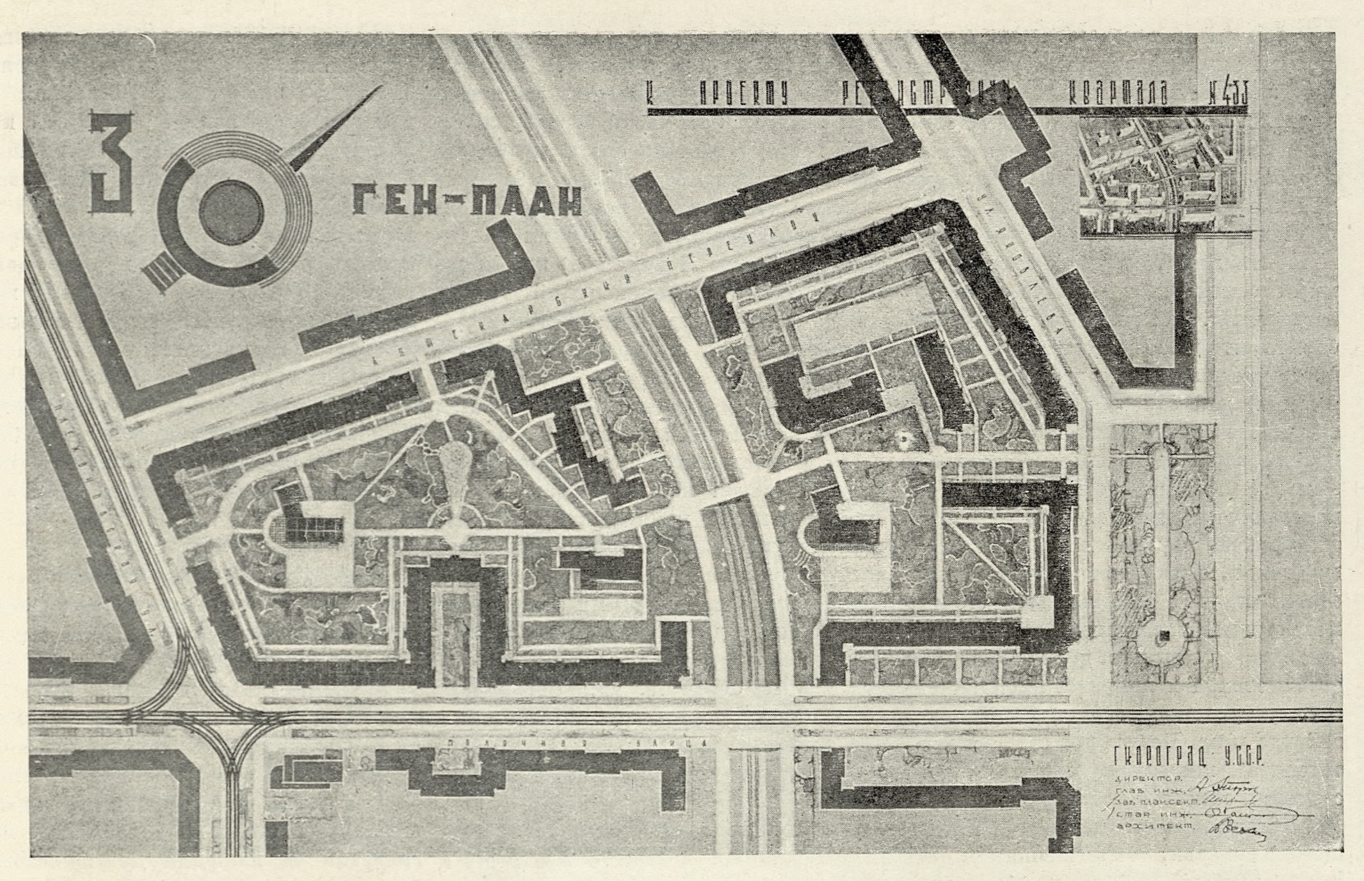
В стадии расселения при 9,0 кв. м жилой площади в этом районе надо расселить 240 тыс. человек; при нормальности застройки принятый для этого района размер потребной территории определяется в 960 га. При увеличении жилобеспеченности до 13,5 кв. м количество населения в этом районе должно возрасти до 320 тыс. человек, а размер потребной селитебной территории до 2 000 га. Планировочный резерв этого района определяется таким образом в 1 040 га.

Переходя к анализу функционального использования остальных частей территории города, прежде всего надо остановиться на районе Павлово-Ивановском, расположенном в низменности долины реки Лопани. В этом районе в настоящее время расположен ряд промышленных предприятий и мелкий, в основном одноэтажный, жилой фонд.

Проектом в этом районе намечается значительное развитие железнодорожных устройств и вспомогательных к ним предприятий, предприятий пищевой промышленности, гаражи и ремонтные мастерские при них, а также теплоэлектроцентраль для обслуживания Нагорного района. Вдоль выпрямленного русла реки Лопани намечаются широкие полосы зеленых насаждений.

Долина реки Харькова — Журавлевский район — представляет собой один из самых неблагополучных в санитарном отношении районов. Он подвергается периодическим наводнениям при разливе реки Харькова, застроен наименее капитальным жилым фондом. Это район, независимо от своего функционального назначения, должен подвергнуться воздействию серьезных мелиоративных мероприятий для того, чтобы, по крайней мере, предотвратить его антигигиеническое влияние на прилегающие районы. Основное планировочное функциональное назначение этого района — зеленые насаждения, глубоко таким образом входящие в территорию города (районный парк культуры и отдыха), и небольшое количество обслуживающих предприятий Салтовского района.

Последний из районов старого города — район Москалевско-Занковский. В настоящее время это район




Реконструкция жилого квартала
в Краснозаводском районе г. Харькова. Арх. Еськов

Construction d'un quartier d'habitation
du rayon Krasnoswodsky de Kharkov. Arch. Esskov

К ПРОЕКТУ РЕКОНСТРУКЦИИ КВАРТАЛА №433

ГЕН-ПЛАН СУЩЕСТВУЮЩЕГО КВАРТАЛА

Аптекарский переулок

Молочная улица

ГИПРОГРАД У.С.С.Р.

смешанный, в котором наряду с малоценной жилой застройкой расположены значительные железнодорожные устройства, складочные учреждения, несколько довольно крупных металлообрабатывающих заводов и предприятия пищевой промышленности. Район низменный, с высоким стоянием подпочвенных вод, с крайне отрицательными санитарно-гигиеническими показателями. Если ко всему этому добавить, что даже существующие промпредприятия требуют добавочных территорий для своего развития и развития железнодорожных подъездных путей, которые неминуемо разрежут этот район на мелкие части, то станет понятным решение специализировать этот район, как район промышленно-складской, с выводом из него жилого строительства. Использовать его намечено для вспомогательных сооружений электрических ж. д., для развития строительной и пищевой промышленности, транспортного складского хозяйства и пр. Берега рек намечено зазеленить широкими полосами для создания защитной зеленой зоны.

Таким образом территория будущего Харькова, заключающая в себе как селитебные районы, так и обслуживающие, а также районы основной промышленности, представит собой фигуру, приближающуюся по своей форме к прямоугольнику, протяженность которого в направлении с запада на восток определяется в 20 км, с севера на юг — 16 км. При таких размерах общей территории города исключительное значение приобретает проблема внутригородских сообщений.

---

Существующий план Харькова являет собой типичный радиальный план капиталистического города, развивавшегося стихийно по радиусам-дорогам, пересекавшимся в одной точке — старом центре небольшого поселения. Таких радиусов, пересекающихся в старом центре города, можно в Харькове насчитать десять.

Некоторые из этих радиусов достаточно четко входят в центральный планировочный узел города, другие (Плехановская, Москалевская, Заиковская) при подходах к этому центру теряют свою четкость, разбиваясь на проезды и переулки.

Основной перепланировочной задачей, выраженной в проекте, является решение кольцевых, секущих и обходных магистралей, которые создали бы связь между всеми районами города, минуя ленту трех площадей. Добавочными моментами, которые требовали перепланировки магистралей центральной части города, явились: 1) улучшение связи центрального ж.-д. вокзала с городом, 2) перенесение (временно) всего пригородного пассажирского движения на Северо-Донецкую Леваду и 3) необходимость лучшей транспортной увязки вновь созданного административно-хозяйственного центра вокруг площади Дзержинского со всеми частями города. Для разрешения этих проблем в схеме намечены следующие основные перепланировочные решения. Проектируется новая магистраль от нового вокзала на восток, подымающаяся Бурсацким сквером в нагорную часть. Крутизна этого подъема смягчается соответствующими земляными работами и доводится до уклона в 3—4 проц.

Таким образом ул. Свердлова, которая в настоящее время выполняет две функции, служит для связи Холодногорского района с центром города и является основной магистралью, связывающей центральный железнодорожный вокзал с центром, а через него и с другими частями города, сохраняет за собой только одну функцию — связь Холодногорского района с центром города. Между этими двумя параллельными магистралями, за счет расширения Рождественской улицы, создается удлиненная площадь, которая дает возможность переключаться движению с одной магистрали на другую без загрузки ленты трех площадей.

Далее от вокзала проектируются две обходные магистрали, образующие как бы полукольцо в северо-восточном и юго-восточном направлениях. Юго-восточное направление, идущее вдоль Гончаровского сквера, пересекает реку Лопань новым мостом и, проходя мимо пассажирской станции пригородного сообщения — Северо-Донецкой Левады, вливается в Плехановский радиус, далее переключается в радиус ул. броненосца «Потемкина». Северо-восточное полукольцо связывает вокзал с нагорной частью города, вливаясь в площадь Дзержинского, и продолжается далее, по Сорокинскому переулку и Белгородскому спуску, также в восточную часть города. Это полукольцо осуществляет таким образом связь района площади Дзержинского как с восточной, так и с западной частью города.

Параллельно с этим связь района площади Дзержинского с восточным прилегающим районом осуществляется также пробивкой Бассейной ул. для непосредственной ее связи с первой кольцевой, огибающей площадь Дзержинского с севера. Для связи района площади Дзержинского с северными и южными районами города проектируется почти прямая магистраль, проходящая через центр площади Дзержинского и рассекающая на две почти равные части районы Щатиловки, Павлова Поля, пересекающая Зоологический и Профсоюзный сады и вливающаяся в ул. Свободной академии, до которой предположено расширить площадь Тевелева.

---

Значительные перепланировочные мероприятия намечены также в районе старого центра города—ленты трех площадей. Расширяется, как уже упоминалось, площадь Тевелева на восток за счет сноса всего квартала, на котором расположено старое здание ВУЦИК, для принятия в эту расширенную часть площади потока движения с вокзальной магистрали и с магистрали от площади Дзержинского. Расширяется площадь Розы Люксембург в направлении к месту слияния рек Лопани и Харькова, для облегчения устройства глубокого ввода электрических железных дорог и для спрямления подхода Москалевского радиуса к центру. Расширяются и спрямляются связи площади Розы Люксембург в восточной ее части с южным полукольцом, соединяющим вокзал с восточным заводским районом, что одновременно и увязывает ее с Северо-Донецкой Левадой. Наконец, пробивается прямой выход с площади Розы Люксембург на восток в направлении улицы броненосца «Потемкина».

Начало Пушкинской улицы, являющейся в настоящее время единственной трамвайной магистралью, связывающей центр города с Нагорным районом и городским парком, и имеющей единственный боковой выход через площадь Тевелева, соединяется при помощи небольших сломок зданий и уширения улиц с новой вокзальной магистралью по переулку Мечникова, с южной частью города в обход площади Тевелева по переулку им. Короленко и с восточной частью города по Николаевской улице. Таким образом старый центр города оказывается освобожденным от трамвайных путей, которые обходят его кольцом малого диаметра.

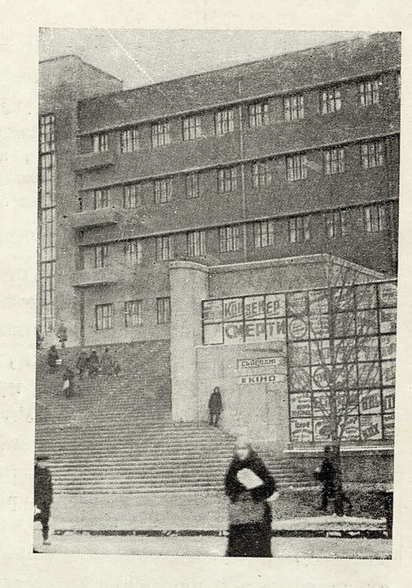
Описанные перепланировочные решения в пределах старых, сохраняемых частей города должны в основном разгрузить существующие перегруженные магистрали города, связать отдельные части города между собой более короткими путями, более четкими связями.

Однако для города с населением свыше полутора миллионов человек, с территорией более чем 300 кв. км, особенно учитывая предстоящее развитие автомобилизма, проблема внутригородских сообщений не разрешается только сетью внутригородских уличных магистралей, как бы рационально и совершенно она ни была запроектирована.

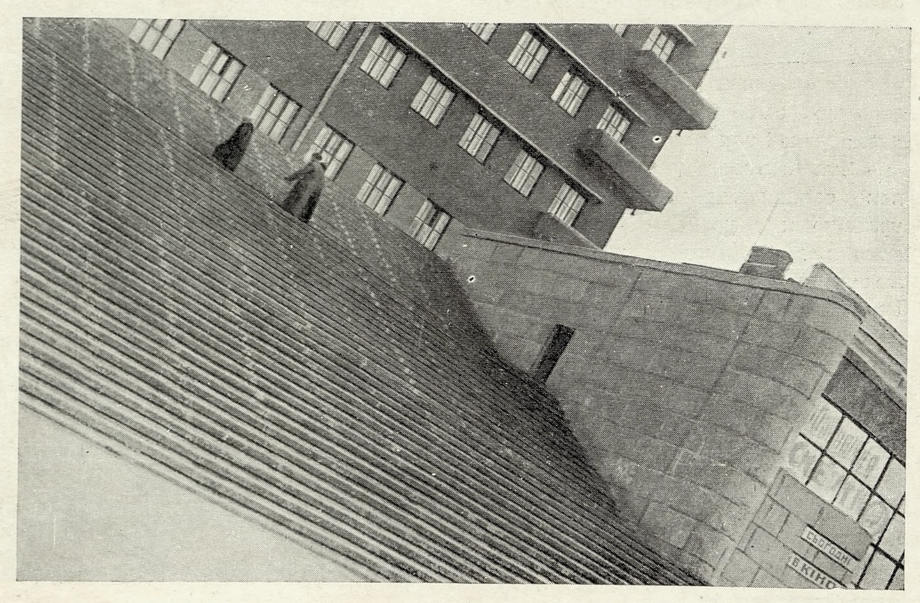
В схеме Харькова дополнительно к уличным магистралям проектируется система внутригородских большескоростных электрических железных дорог и автомобильных дорог больших скоростей. И те и другие пересекаются с обычными уличными магистралями в различных уровнях.

Проект электрических железных дорог пригородного сообщения с их глубоким вводом в Харьков заканчивается уже разработкой, и с 1934 г. предполагается приступить к осуществлению первой очереди их строительства. Таким образом к этому времени, когда Харьков вырастет до таких размеров, что для него потребуется внутригородской метрополитен, он уже будет пересечен в нескольких направлениях трассами глубокого ввода электрических пригородных железных дорог. Невольно напрашивается мысль проектировать совпадающие трассы прохождения глубокого ввода электрических пригородных железных дорог с внутригородским метрополитеном. Эта совпадающая объединенная трасса проектируется в схеме в виде кольца с двумя перпендикулярными диаметрами. В это кольцо, пересекающее все основные жилые массивы и обслуживающие территории, включаются все радиусы пригородных электрических железных дорог, проходящие к городу с различных направлений. Диаметры, пересекающие в основном существующие застроенные части города, проектируются, главным образом, на железобетонных эстакадах и только частично там, где они проходят по более возвышенным и менее капитально застроенным территориям города, в открытых искусственных выемках.

Пролетарская площадь в г. Харькове. Лестница на бывш. Университетской горке. Арх. Крупко. 1930. Сзади химический корпус Физико-технического института. Арх. Кравец. 1928



Place Prolétarsky à Kharkov. Escalier de l'anc. Mont de l'Université. Arch. Kroupko. 1930. Au fond le bâtiment de la Faculté chimique de l'Institut Physique et Technique. Arch. Kravetz. 1928



Пролетарская площадь в г. Харькове. Лестница на бывш. Университетской горке. Арх. Крупко

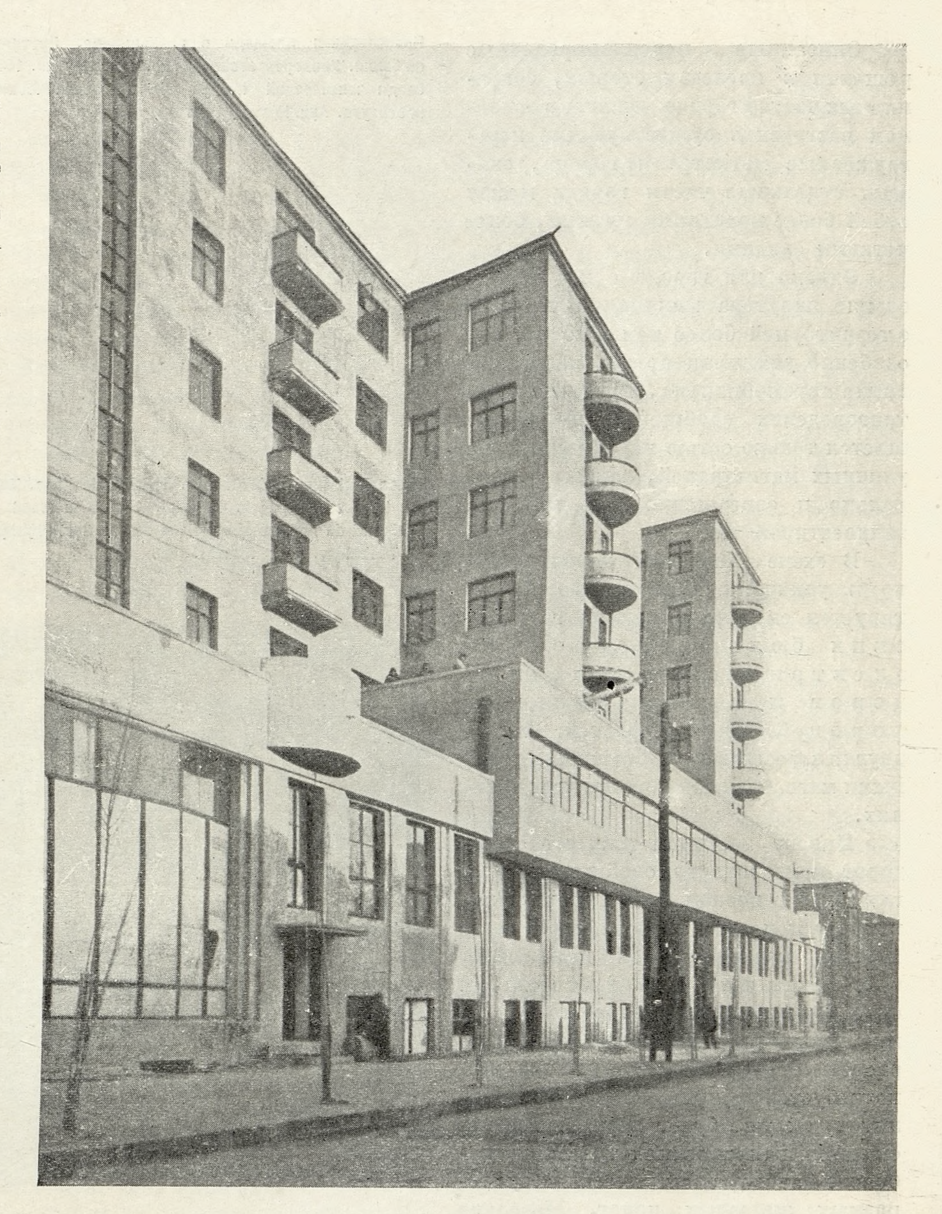
Place Prolétarsky à Kharkov. Les escaliers de l'anc. Mont de l'Université. Arch. Kroupko

Так выглядела застройка Университетской горки до реконструкции

Les bâtisses du Mont de l'Université avant sa reconstruction



Дом ЖСК им. Дзержинского в г. Харькове
Арх. Г. А. Янсвицкий
Жилой дом на 189 квартир по 2 и 3 комнаты с полным коммунальным обслуживанием. Общежитие. Универмаг. Парикмахерская и механическая прачечная. Стены — в основном кирпич, первые этажи — железобетон. Оштукатурка фасадов — терразитом. I этаж облицован естественным камнем



Размер журнальной статьи не позволяет остановиться более детально на описании этого своеобразного и нового решения метрополитена, совпадающего с глубоким вводом пригородных электрических дорог. Укажем только, что оно диктуется особыми условиями расселения в харьковской зоне, особыми условиями топографии и планировки Харькова, требованиями последовательности осуществления этих двух мероприятий во времени.

Проектом намечается создание внутригородской кольцевой «автострады», с пересечениями обычных магистралей города в разных уровнях.

Эта «автострада» проектируется как совпадающая в основном с трассою и с уровнем метрополитенного кольца. Рельсы электрической железной дороги разделяют «автостраду» на две части — правое и левое движение. «Автострада» соединяется с основными магистральными улицами пандусными съездами и въездами под острым углом к направлению движения. Станции электрических железных дорог соединяются лестницами и подъемниками с мостами магистралей, пересекающими выемку быстроходного транспорта.

---

Сейчас Харьков имеет 5 кв. м зеленых насаждений на душу населения. Схемой планировки это количество доводится до 35 кв. м.

Запроектированы районные сады и парки во всех селитебных районах города, широкие бульвары вдоль всех берегов рек, широкие бульвары и скверы, связывающие все зеленые массивы города в одно целое. Все новые улицы проектируются с несколькими рядами деревьев, причем особо густому озеленению должны быть подвергнуты улицы и магистрали, идущие с запада на восток, т. е. в направлении, перпендикулярном к господствующим неприятным ветрам.

Общегородской парк культуры и отдыха проектируется на базе суще-



Maison de la coopérative d'habitation du nom de Dserjinsky à Kharkov. Arch. G. Janowitzky

Жилой дом на Пушкинском въезде в г. Харьков. 1931
Арх. Л. А. Штейнберг и Г. М. Фридман
Кирпичная кладка с деревянными перекрытиями. Средний корпус перекрыт плоской кровлей-солярием. Облицовка терразитом

ствующего лесопарка и Померок. Среди зелени всюду, где позволяют топографические условия местности, создаются водные бассейны.

Существенную роль в деле оздоровления Харькова должны сыграть мероприятия по урегулированию харьковских рек.

Вместо того, чтобы украшать город и способствовать улучшению его санитарного состояния, харьковские реки в настоящем своем состоянии представляют скорее очаги малярии и в засушливое время года имеют вид сточных канав. Такое положение, конечно, не может быть дальше терпимо. Необходимость коренного разрешения основных вопросов водного хозяйства побудила еще в 1930 г. разработать генеральную схему регулирования харьковских рек.

Общая длина водных путей по харьковским рекам проектируется в 123 км, из которых 39 км проходит по территории города и 84 км по прилегающей сельскохозяйственной зоне.

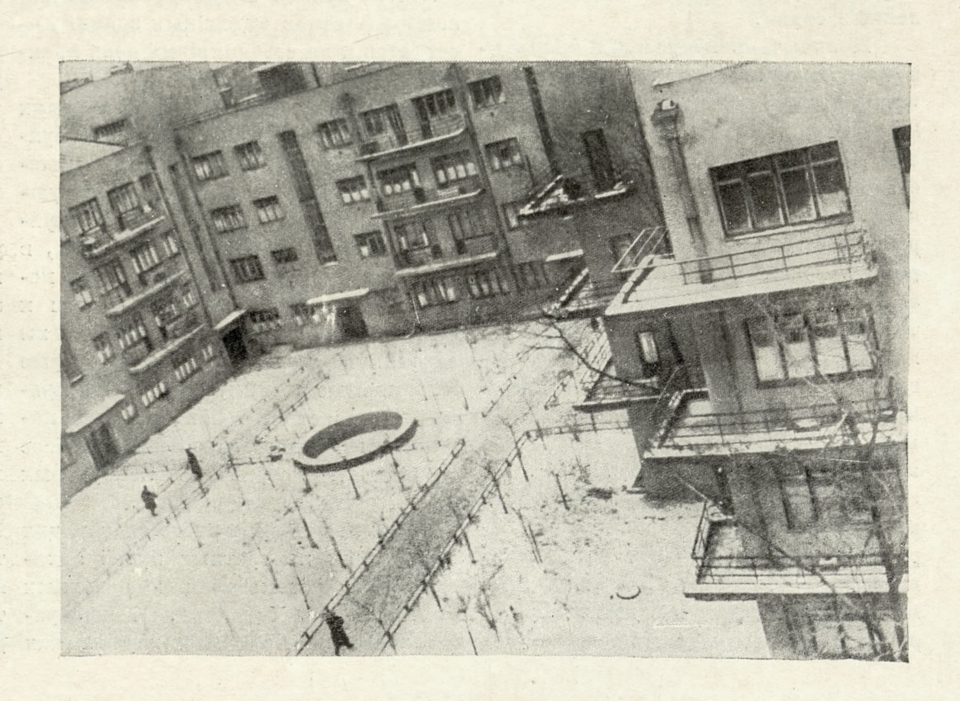
Для обслуживания речного транспорта проектом предусматривается устройство ряда пристаней, связанных с ближайшими железнодорожными станциями, по рекам Лопани и Харькову. Для пассажирских сообщений проектируется ряд пристаней, увязанных со схемой внутригородского транспорта. Места с малым пассажирооборотом будут обслуживаться пловучими дебаркадерами. В дальнейшей перспективе намечается организация судоходства по реке Северный Донец и связь его с харьковскими реками. Для этой перспективы намечено устройство порта в месте впадения реки Лопани в Уду.

---

Проблема архитектурного оформления города полностью учитывалась при разрешении планировочных и перепланировочных задач. Учет рельефа местности при трассировке улиц и площадей, соответствующее расположение зданий общественного назначения, создание архитектурных площадей, закрытых перспектив, проработка видовых точек и т. п. — вот

Immeuble de la rue Pouchkinskaia à Kharkov. 1931
Arch. L. Steinberg et G. Fridman





Харьковский рабочий университет
Арх. проф. Молокин
Железобетонный каркас с облегченными кирпичными заполнениями. Облицовка террозитом



Université ouvrière de Kharkov. Arch. prof. Molokine

те средства, которые использованы планировщиками для этих целей.

Решение планировочных задач сопровождалось одновременной эскизной разработкой объемных архитектурных решений. Однако эта часть проекта еще не закончена.

Особо тщательной и более детальной разработке и в архитектурном и в планировочном отношении подвергается в настоящее время реконструкция центральной части города, оставляя в более общих и менее уточненных стадиях разработки те районы города, которые будут застраиваться и реконструироваться в более отдаленные сроки.

Полная и окончательная планировочная и архитектурная реконструкция центра не может быть осуществлена сразу в сравнительно короткий срок, она будет осуществляться постепенно по мере роста материальных возможностей. Поэтому сейчас разрабатываются одновременно два варианта реконструкции центра — первый минимальный, обеспечивающий только разрешение планировочных вопросов, или иначе говоря внутригородских связей, и второй максимальный, разрешающий также и полную архитектурную реконструкцию центра.

Возможно, что по их окончании надо будет разработать и третий вариант, синтезирующий эти две задачи и являющийся переходным между двумя крайними. Таким образом эти варианты должны служить цели создания динамического плана очередности реконструктивных мероприятий во времени.

Особо сложная и трудная задача — это архитектурная реконструкция старых магистральных улиц города, застроенных в значительной мере капитальными многоэтажными, а частично и новыми зданиями. Пестрая смесь высот, пропорций, стилей и эпох, столь характерная для капиталистической застройки, сохранилась и по настоящее время. Одна из основных проблем социалистической архитектуры — создание архитектурных ансамблей, взамен индивидуального решения фасадов отдельных зданий, — остается и на сегодняшний день практически не разрешенной.

Вопрос о том, в каких случаях надо новую застройку и реконструкцию старых зданий подчинять в смысле архитектурной увязки существующим капитальным зданиям, сохраняемым на данном отрезке улицы, в каких случаях, наоборот, следует искать новые архитектурные формы и композиции для новых зданий и им подчинять путем переделки старые сохраняемые здания, может быть правильно разрешен только на базе накопления известного опыта, на базе вариантной проработки конкретных частей существующих улиц.

Для накопления этого опыта, для нахождения конкретных путей архитектурной реконструкции основных магистралей Харькова, Гипроградом через оргбюро Союза харьковских архитекторов был организован конкурс на архитектурную реконструкцию трех наиболее ответственных участков харьковских магистралей.

Архитектурно-художественный совет при Харьковском горсовете, утверждая в настоящее время проекты застройки и надстройки отдельных зданий, расположенных на главных магистралях, находится постоянно в тупике, не имея руководящих идей в деле плановой реконструкции магистралей. Результаты конкурса и законченные на базе материалов конкурса схемы архитектурной реконструкции главнейших магистралей должны вывести Архитектурно-художественный совет из этого тупика, сделать его работу более целеустремленной, более содержательной.

Другой вопрос, которому в генеральном проекте реконструкции Харькова уделяется особое внимание, — это вопрос о реконструкции существующего жилого фонда.

Застройка промежутков между жилыми домами, надстройка этажей, снос мелких домостроений с заменой их крупными многоэтажными и т. п. практикуется в Харькове за последние годы чрезвычайно широко. Однако все вопросы планировки кварталов (генерального плана и вертикальной планировки) и вопросы архитектурного оформления этих зданий разрешались до сего времени под углом

зрения интересов одного, редко двух смежных реконструируемых зданий, с сохранением того поусадебного деления кварталов, которое мы унаследовали от эпохи капитализма.

В результате бесперспективное использование территории квартала для организации обобществленного сектора жилкомплексов, уничтожение внутриквартальных зеленых насаждений, полное отсутствие единого архитектурного замысла в решении хотя бы отдельно квартала. Зачастую застройка промежутков между зданиями производится без соответствующего учета рельефа местности и атмосферные воды внутриквартальных территорий не получают иного выхода, как в подвалы жилых зданий.

Архитектурно - художественный совет Харькова вынужден штамповать проекты отдельных достроек и надстроек в жилых районах города, ибо требовать от отдельных застройщиков 10—15 квартир, разработки и представления полного проекта реконструкции всего квартала практически невозможно, а без этих проектов нет критерия для суждения о рациональности того или иного мероприятия, того или иного архитектурного решения отдельных зданий.

Для того чтобы положить конец этой стихийной хаотической реконструкции жилого фонда, Гипроградом разрабатывается несколько образцовых проектов реконструкции конкретных жилых кварталов, выбранных совместно с Горсоветом на территории Харькова. Эти образцы должны показать пути и методологию разработки проектов реконструкции жилых кварталов. Основная установка — превращение капиталистической поусадебной жилой застройки в социалистическую — в жилкомбинаты с обобществленным сектором (детсадами, яслями, столовыми, прачечными и т. п.), использование освобожденных от заборов внутриквартальных пространств под зеленые насаждения, детские и физкультурные площадки.

Архитектурная комплексная проработка всего решения реконструкции квартала с увязкой этого решения с соседними кварталами и прилегающими улицами является не последней задачей проекта реконструкции квартала.

Весь проект реконструкции города разрабатывается на предельный конечный период его роста. Капиталистические крупные города имели в период расцвета капитализма тенденции практически беспредельного роста (в сознании буржуазных мыслителей) и потому проектировались на определенное количество лет. Плановая социалистическая система расселения разрешает проблему предельного ограниченного роста отдельных городов. Проектировка социалистического города должна пытаться установить эти пределы роста каждого отдельного города и наметить пути его территориального развития на весь период его эвентуального роста.

Однако для того чтобы проверить реальность осуществления тех или иных планировочных мероприятий, для того чтобы наметить комплексно увязанную очередность осуществления тех или иных реконструктивных мероприятий во всех областях городского хозяйства и освоения новых территорий, — параллельно прорабатываются проекты реконструкции города на промежуточные этапы роста города. Все они, конечно, подчинены общей задаче постепенного осуществления генерального проекта реконструкции города на предельный период его роста.

Степень детализации проектных решений, конечно, также принимается различная для различных этапов его развития. Наибольшей детализации подвергается проект реконструкции города на ближайшее пятилетие.

Само собою разумеется, что генеральный проект может дать только общее решение планировки города и путей его реконструкции. Предстоит еще огромная работа по его детализации и уточнению.

Эта работа по детализации генерального проекта реконструкции города, по постоянной его увязке и корректировке в соответствии с реальными требованиями сегодняшнего дня, с новейшими достижениями в области техники архитектуры и пр., должна вестись непрерывно из года в год. Генеральный проект мог базироваться в этой области только на определенных гипотезах, построенных на базе марксо-ленинской теории; жизнь неизбежно будет вносить коррективы и уточнения в эти гипотезы.

Наличие генерального проекта реконструкции Харькова дает возможность детальной проектной разработки и осуществления отдельных частей города и создает прочную основу для всего дела его социалистической перестройки.

Жилые корпуса Харьковского тракторного завода

Corps de logis de l'usine des tracteurs à Kharkov



# РЕКОНСТРУКЦИЯ ЦЕНТРА ХАРЬКОВА

О. КАСЬЯНОВ

Харьков, перерождающийся в бурно растущий город, с каждым годом все разительнее меняет свое архитектурное лицо.

Эпоха доделок, достроек, надстроек, привязанности к отдельному частновладельческому участку, к проблеме одного здания, эпоха простого пошива благоустроенной одежды города, сменяется эпохой нового строительства, укрупненного в объеме и охвате проблем строительства, стирающего последние черты капитализма в лице города.

Старый Харьков — это город «строгого» радиального плана. Перефразируя слова Корбюзье, можно сказать, что он возник на «дорогах волов», степенных украинских волов, медлительно влекших тяжелые скрипучие возы к городскому торжищу — базару, находившемуся в центре города. Харьков, сравнительно молодой город, не нуждался в крепостных укреплениях. Поэтому в его плане отсутствуют кольцевые магистрали, которые соответствовали бы этим укреплениям.

И сейчас растущий темп и напряженность городской жизни принуждены укладываться в старую «воловье-аракчеевскую» сетку улиц. Наибольшего напряжения и остроты городское движение достигло в центре. Без существенной реконструкции городского плана все, и грузовые, и пассажирские, потоки пойдут через центр, закупорив его.

---



Проект новой транспортной площади в г. Харькове
Арх. Бронников

Projet de la nouvelle place des transports à Kharkov
Arch. Bronikov

Бесспорным и крупнейшим вкладом не только в архитектуру Харькова, но и в архитектуру всего Союза является новая площадь Дзержинского, находящиеся на ней крупнейшие здания: Дом госпромышленности, Дом проектных организаций, Дом кооперации, ЦК КП(б)У, гостиница Интурист как по своему объему, так и по архитектурным достоинствам, являются значительнейшими сооружениями.

Размеры самой площади 11,5 га также чрезвычайно велики. Они выдвигают площадь Дзержинского в Харькове в ряд мировых площадей.

Наряду с этим можно назвать ряд крупных зданий, возведенных в центре Харькова в пореволюционный период, и несколько дореволюционных зданий, которые органически входят в новый архитектурный облик города. До революции этот облик был довольно невыразителен. Капиталистические заправилы города, выколачивая огромные барыши из молодой промышленности Донбасса и Харькова, не очень-то заботились об архитектурном лице последнего.

Достаточно указать на старый центр города, с его так называемым узлом трех площадей, скорее коротких и широких улиц — Пролетарской, Розы Люксембург и Тевелева — где сохранилось огромное количество старых торговых и банковских помещений.

Многочисленные переселения, перемещения и реорганизации учреждений и предприятий, все растущая нужда в новых помещениях привели к значительным переделкам и починкам разного рода и в последние годы к большому числу надстроек и недопустимой подчас застройке свободной части площади.

В частности, результатом таких переделок и надстроек явился современный вид площади Тевелева и Розы Люксембург, где выстроены и надстроены: универмаг Хаторга, Дом Облжилсоюза, Дом Горсовета, здание Нового пассажа, здание ВУКС, здание редакции газеты «Коммунист», здание ВУЦИК, здание ВОСХИМ и др.

Выстроенные, надстроенные и оформленные в разные периоды социалистической стройки, они не под-

Проект реконструкции центра г. Харькова. Гипроград УССР

Projet de la reconstruction du centre de Kharkov. Par l'Institut de l'Aménagement des villes de la R. S. S. de l'Ukraine



чинены еще единому архитектурному замыслу, что сильно снижает качество каждого отдельного здания.

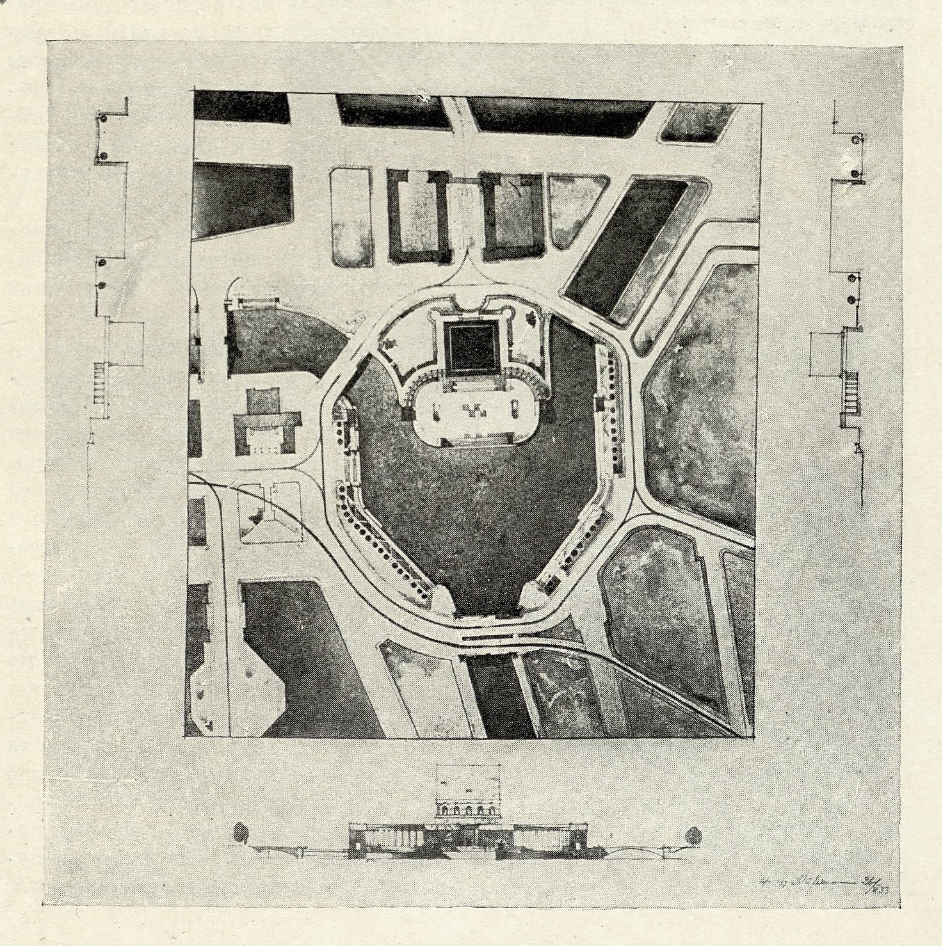
Все они разностильны и разношерстны и только чистый и приличный вид асфальтового покрытия проезжей части и тротуаров вяжет между собою эти самодовлеющие архитектурные куски.

То же и в других частях города. Отдельные сооружения, подчас очень интересные и значительные, архитектурно дискредитируются и своим окружением и часто полным отсутствием архитектурно-планировочного приема, отсутствием единого замысла, единой идеи городского плана вообще и плана городского центра, в частности.

Строительство не могло ждать, пока градостроители запроектируют города в полном объеме. Строительство шло в делах старых планов, изредка прибегая к частичным перепроектировкам или допроектировкам, которые, однако, никак не вязались с планом существующего города, не будучи частью общего замысла плана. Харьков до сегодняшнего дня еще не имеет утвержденного плана своей социалистической реконструкции. Его проект в настоящее время заканчивается украинским Гипроградом. Одна из интереснейших деталей этого проекта есть эскизный проект реконструкции центра.

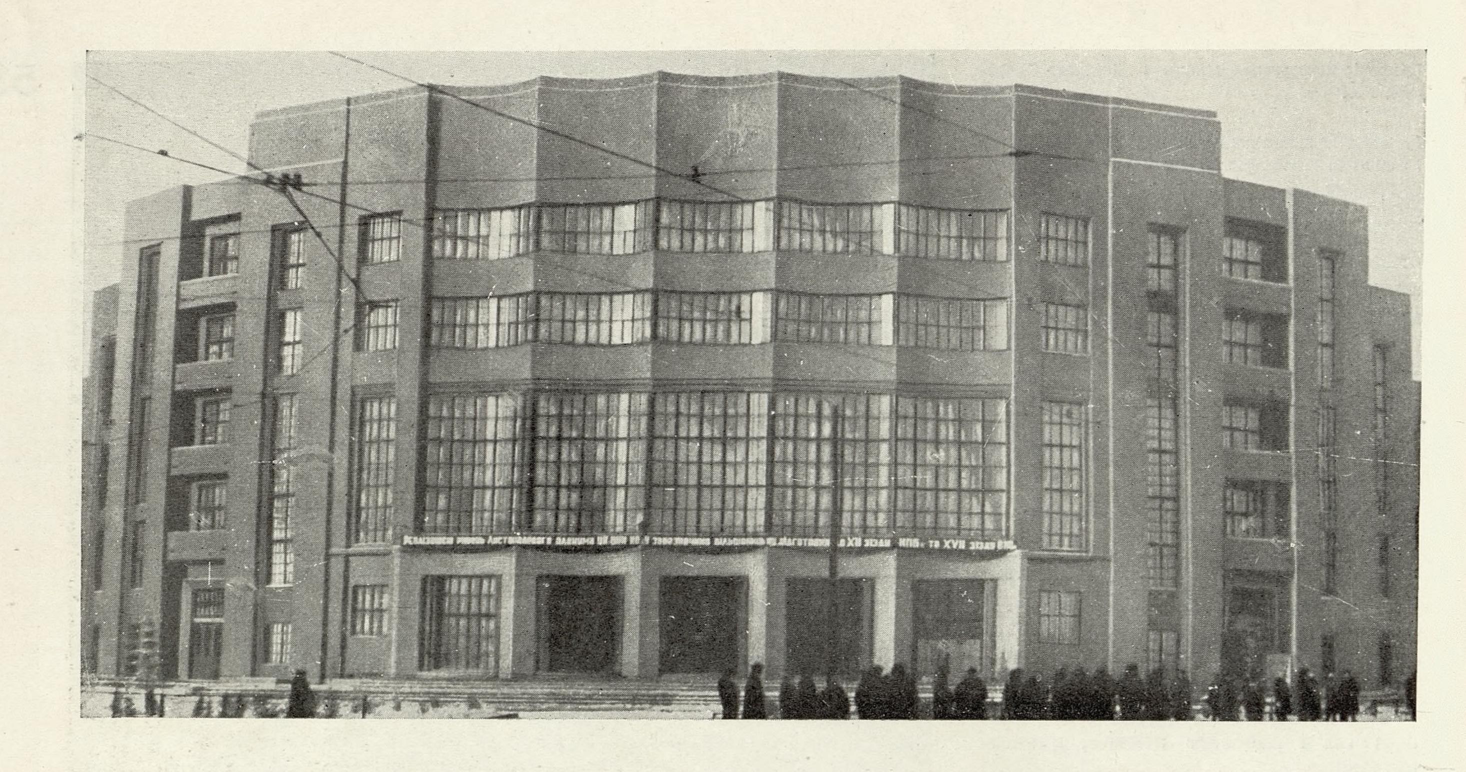
Центр города Харькова сосредоточил в себе значительное количество правительственных, партийных, административных, хозяйственных и общественных учреждений и организаций всеукраинского, областного и городского значения, театров, клубов, столовых, ресторанов, учреждений товаропроводящей сети, жилья и даже промышленных и коммунальных предприятий. За годы революции вполне выявился характер и назначение отдельных территорий, расположенных в центре.

Проект реконструкции только еще более резко подчеркивает это назна-



Проект реконструкции места слияния рек Лопани и Харькова. Арх. Марьясин

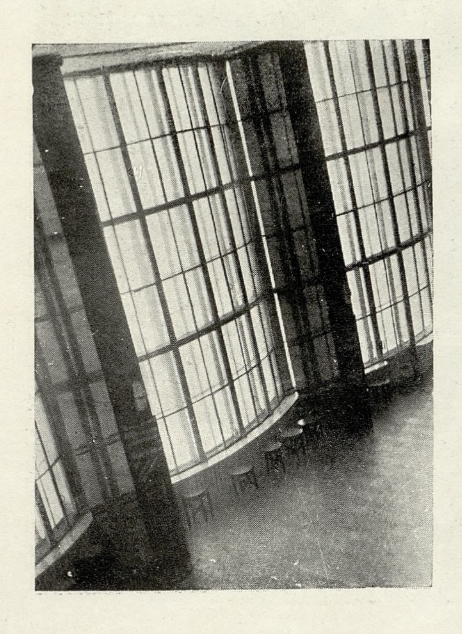
Projet de la reconstruction du confluent des rivières Lopagne et Kharkov. Arch. Mariassine



Дворец культуры железнодорожников им. Сталина в г. Харькове (1927—32)
Проект акад. арх. А. И. Дмитриева
Кирпич и железобетон. Зрительный зал на 2000 чел. Комната отдыха ради студия. Кабинет техпропаганды. Читальня. Библиотека. Музыкальная студия Профкабинет. Сад-солярий

Palais de Culture des Cheminots du nom de Stalin à Kh rkov (1927—32). Projet de l'arch acad. Dmitriev

Окна фойе — Fenêtres du Foyer



чение. Определено, что учреждения и организации всеукраинского значения концентрируются вокруг площади Дзержинского и на самой площади. Тут кроме уже построенных Дома промышленности, Дома проектных организаций и Дома ЦК КП(б)У и строящихся Дома кооперации и гостиницы Интурист будут в ближайшие годы построены: Дом правительства, здание музея медицинского института и большое кино. Этими сооружениями и оформлением выходящей на площадь части городского сада будет закончено архитектурное оформление площади.

Сам по себе вопрос об окончании площади и ее архитектурном завершении имеет колоссальное принципиальное значение. Надо сказать, что основные сооружения этой площади были заложены и даже построены без какого бы то ни было архитектурного и технического проекта самой площади. Не говоря о том, что в известный период строительства выкапывался буквально из-под земли целый этаж Дома госпромышленности, нужно указать на то, что в результате несогласованной деятельности отдельных строительств отметка цоколя Дома кооперации метра на четыре выше отметки цоколя Дома госпромышленности, а отметка цоколя последнего на 1,20 м выше отметки цоколя Дома проектных организаций.

Результатом этого явились безобразнейшие откосы у Дома кооперации и гостиницы Интуриста, уничтожить которые возможно только путем подведения фундаментов под эти еще строящиеся колоссальные сооружения.

Вторым значительным недостатком площади является ее архитектурно невнятная форма, комбинации незакономерно смещенных круга и прямоугольника. Этим сильно нарушено правильное восприятие всей композиции. Мятая и разбросанная форма площади никак еще не ассоциируется с понятием о стройности, строгости и плановости нашего строительства.

Площадь в ее современном состоянии не масштабна. Достаточно указать, что высота Дома госпромышленности укладывается по большой оси площади одиннадцать раз. Это привело к значительной потере ощущения грандиозности основных построек площади, о масштабе которых можно судить, только подойдя непосредственно к ним.

Уже со средины круглой площади, благодаря перспективному сокращению радиальных плоскостей, Дом госпромышленности в зрительном восприятии теряет свои размеры. При еще большем отдалении, когда зритель поднимется выше (Дом госпромышленности стоит в нижней части площади), сооружения, стоящие в ее

круглой части, еще более теряют в своих размерах. Сама архитектурная композиция отдельных сооружений, индивидуально решавшаяся для каждого из них, разбивает впечатление архитектурного единства площади. Форма окон и высотность этажей во всех домах на площади различная, решение каждого здания в плане и объемная композиция различны. Несмотря на колоссальные возможности решения площади единым архитектурным замыслом, эти возможности полностью не были использованы. Даже арх. Серафимов, автор проектов Дома госпромышленности и Дома проектных организаций, не увязал архитектурно обе постройки.

И в прямоугольной части площади обе новые постройки — Дом ЦК КП(б)У и гостиница Интурист — решены дефектно в отношении самой площади: первый стоит по длинной оси площади и решен ассиметрично с входом и лестничной клеткой у южного угла постройки. Гостиница по своей композиции рассчитана на взгляд со стороны круглой площади и никак не ориентирована по отношению к другим частям ее. Находящийся по оси главной аллеи городского сада низкий корпус гостиницы решен второстепенным объемом без входов, лестниц и пр.

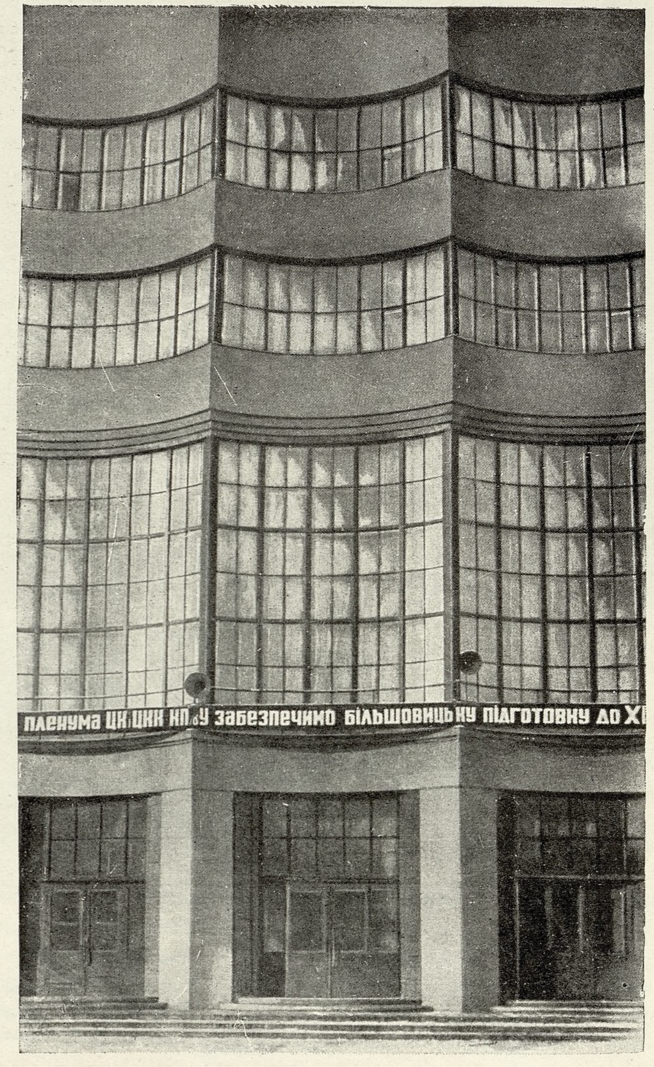
И, наконец, последним и чрезвычайно существенным недостатком площади Дзержинского является ее почти самостоятельное, обособленное существование в плане города.

Площадь Дзержинского, созданная на бывших пустырях и свалках по соседству с огромным кварталом городского сада и примыкающая с обеих сторон к двум старым радиальным магистралям — ул. Карла Либкнехта (у восточного конца площади на расстоянии 750 м от Дома госпромышленности) и Клочковской улицы, лежащей на расстоянии километра под горой, — оторвана от всего города и в первую очередь от его старого центра.

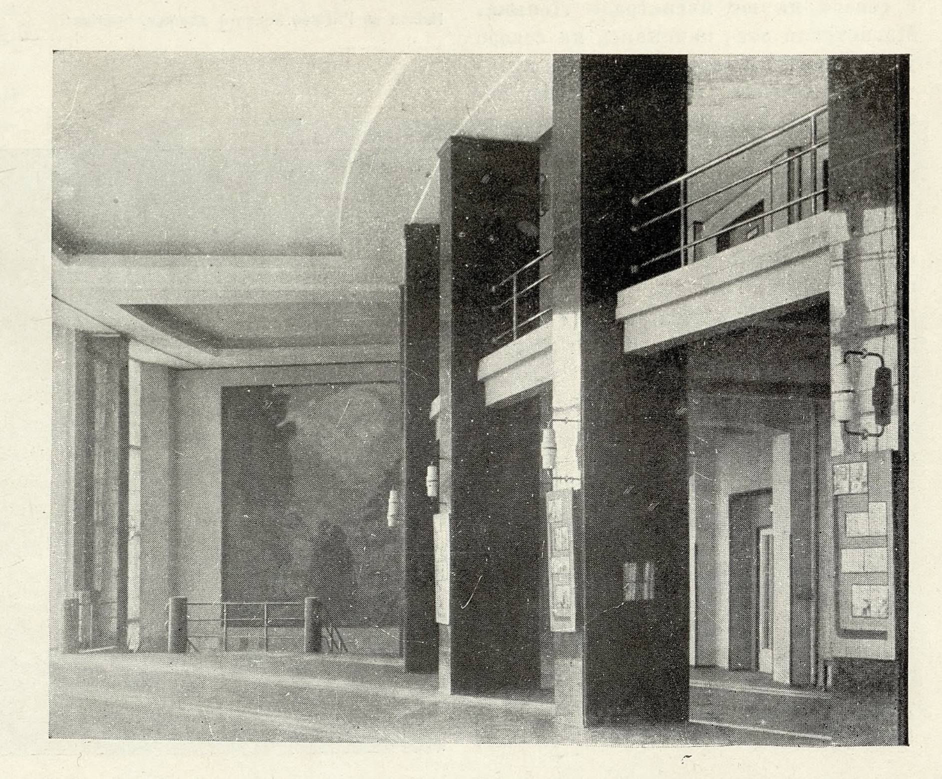
Между этими двумя центрами в скором времени будет осуществлена Новая площадь у Большой оперы (начало стройки 1933 г.). На этой площади будут построены: Панорама Перекопа, Всеукраинская картинная галлерея и другие сооружения.

Проект Харькова, разрабатываемый Гипроградом, предполагает осуществить связь между всеми этими значительными центрами городской жизни и между ними и всем

Дворец культуры железнодорожников им. Сталина в г. Харькове. Проект акад. арх. А. N. Дмитриева. Деталь фасада и фойе




Palais de Culture des Cheminots du nom de Stalin à Kharkov. Projet de l'arch. acad. Dmitriev. Détal de la façade et Foyer



остальным городом путем прокладки частично новой, частично расширяемой, проходящей через весь город с севера на юг магистрали Ленина. Магистраль эта, начинаясь на севере у входов во Всеукраинский парк культуры и отдыха, проходит через основные центры города и ведет к двум районам — Новой Баварии и Харьковского тракторного завода.

В плане площади Дзержинского магистраль Ленина, входя на площадь между Домом госпромышленности и Домом кооперации, выходит из нее с противоположной стороны круга между существующим Домом проектных организаций и участком будущего Дома правительства. Проходя дальше через территорию Городского сада, магистраль пересекает Новую театральную площадь в ее западном конце и далее непосредственно выходит к реконструируемому зданию **ВУЦИК** на площади Тевелева.

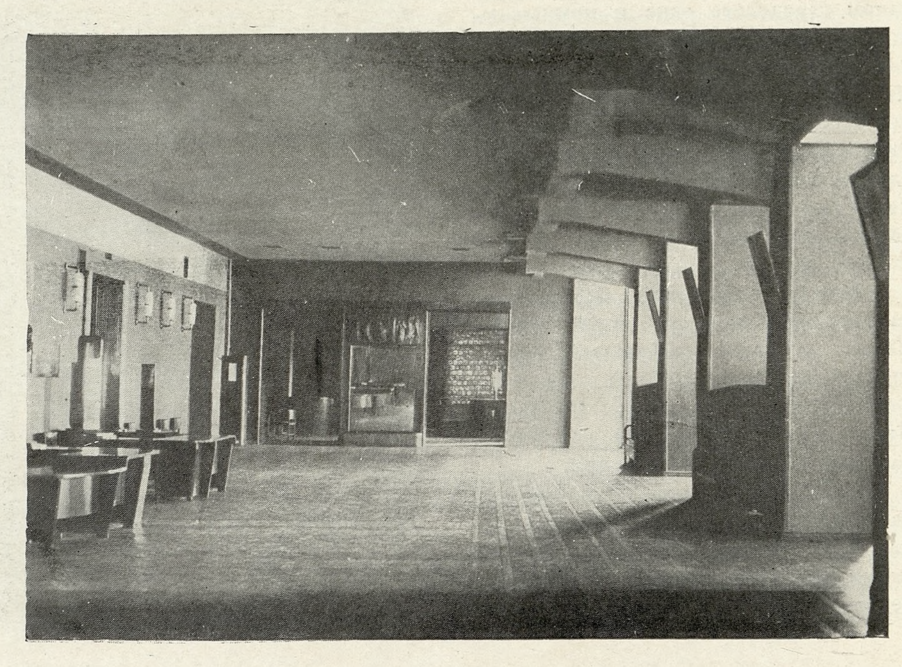
Предполагающиеся новые здания на площади Дзержинского должны быть запроектированы и выстроены так, чтобы уничтожить или по крайней мере смягчить те ее недостатки,

Дом Красной армии в г. Харькове. Перестроен из старого здания бывш. присутственных мест. Проект реконструкции и внешнего оформления разработан архитекторами Касьяновым, Тацием, Покорным. Внутреннее оформление и мебель худ. Меллера и арх. Костенко, Покорного, Кабанова

Maison de l'Armée Rouge à Kharkov. Intérieur

Фойе

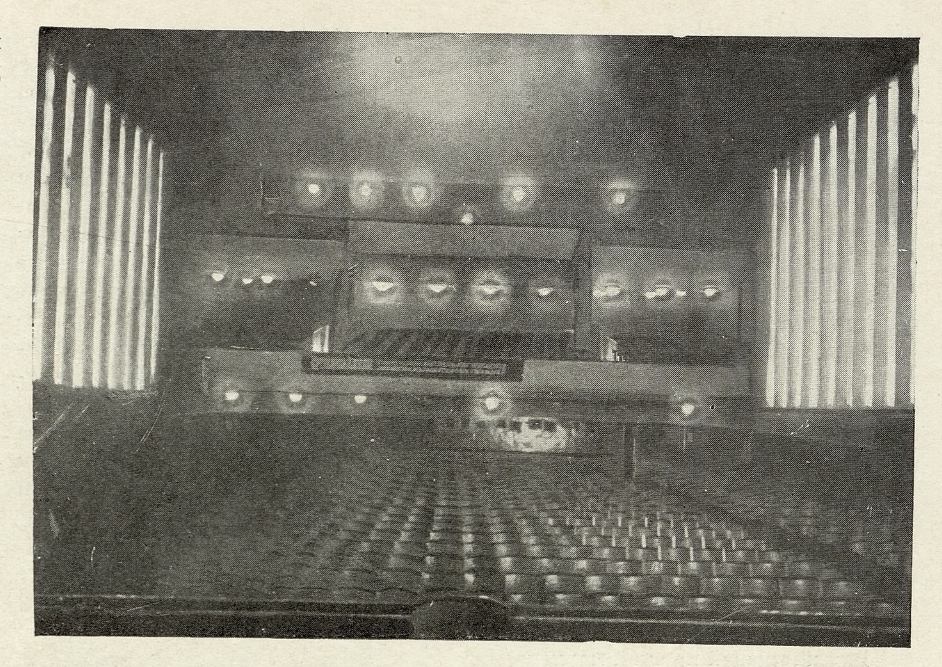
Foyer



о которых мы говорили выше. Первая задача, которая стоит здесь перед архитекторами, — это привести «грушевидную» форму площади к форме более четкой и более геометрической.

Гипроград разработал два варианта нового решения площади. По первому варианту между круглой и прямоугольной частями площадей должно быть воздвигнуто крупное общественное здание, скомпанованное так, чтобы связать обе площади двумя большими арками-проездами. Тогда вместо одной большой площади получатся две площади нормального размера — обе совершенно правильной формы. Это обеспечит четкость восприятия архитектурных объемов и сделает размеры площадей и здания более масштабными. Кроме того, более четко разграничатся функции обеих частей площади: прямоугольная — торжественная, рассчитанная на проведение демонстраций, свободная от зелени и круглая — деловая, с зеленью, фонтанами и пр.

Недостатком этого первого варианта является уничтожение ощущения большого простора, которое сейчас площадь производит на всякого посетителя. Поэтому, учитывая необходимость привести площадь в соразмерность и масштабность, сделать четкой ее форму и организацию при оставлении ее широких просторов, был разработан второй вариант площади, в котором промежуток между круглой и прямоугольной частями площади уже не застраивается, а только несколько обужается и ассиметрично оформляется. С южной стороны этого перешейка (ширина 100 м) возводится Дом правительства с фасадом, выходящим как на прямоугольную, так и на круглую части площади и решаемый в горизонтальной композиции. Северная сторона перешейка оформляется у нынешнего химического корпуса (предположенного к сносу) высотной башенной композицией с памятником Ленину и постоянными трибунами у ее основания. Корпус гостиницы Интурист, решенный сейчас ассиметрично, путем достройки на восток корпуса зеркального по отношению к западному корпусу и переделки и надстройки (создание входа против главной аллеи Городского сада), превращается в симметричную композицию объемов, хорошо воспринимаемую со стороны основного входа на прямоугольную площадь с улицы Карла Либкнехта и со стороны Городского сада.



Дом Красной армии в г. Харькове
Театральный зал со сцены

Maison de l'Armée Rouge à Kharkov
Salle de spectacles, vue de la scène

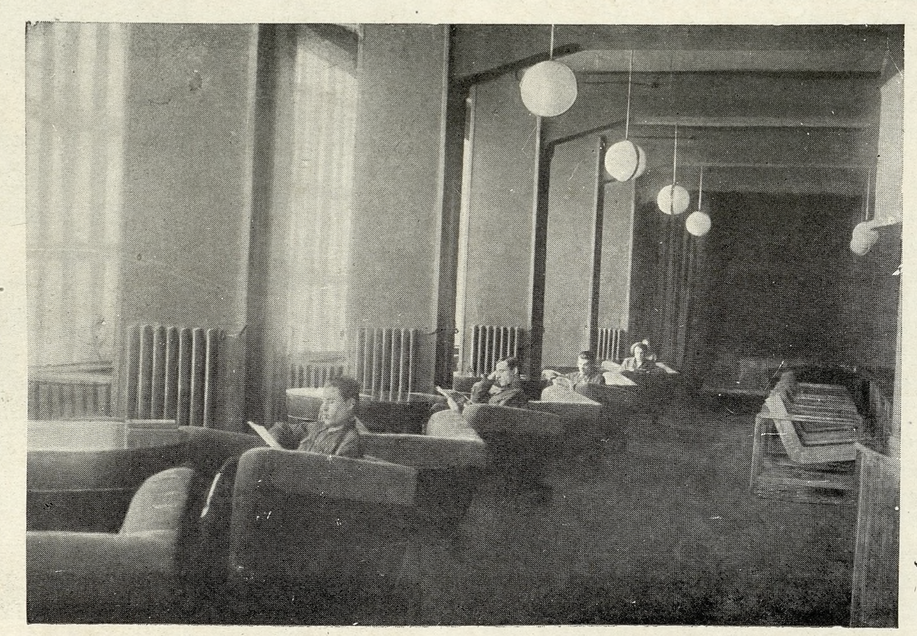
Для завершения объема площади оба ее угла по улице Карла Либкнехта оформляются зданиями — северный Музеем медицинского института, и южный — зданием кино, кафе и ресторанов.

Областной и общегородской центры, расположенные в районе старых трех площадей, должны будут в порядке реконструкции претерпеть наиболее значительные изменения по сравнению с остальными частями города.

Выше уже указывалось на неудовлетворительное транспортное и архитектурное состояние центра, на его явную «неблагоустроенность». Буквально в трех шагах от центра у слияния двух харьковских речек Лопани и Харькова доживают свой век

Дом Красной армии в г. Харькове
Комната отдыха

Maison de l'Armée Rouge à Kharkov
Chambre de Repos



трущобы и задворки, жалкие хибарки.

Тут попутно следует отметить одну особенность Харькова, которая развязывает руки планировщику. Это почти полное отсутствие в городе исторических и архитектурных памятников. Почти все, что было в Харькове понастроено дворянами и купцами, — все это не имеет никакой архитектурной ценности. Поэтому при сносе и переделках существующих зданий приходится считаться только с экономической и технической целесообразностью того или иного мероприятия.

Наличие новой магистрали Ленина создаст тот архитектурный стержень города с нанизанными на нем крупнейшими архитектурными комплексами, которого сейчас так недостает Харькову.

Ряд площадей на этой магистрали и сама магистраль представляют собой богатейшее поле деятельности для архитектуры как в смысле реконструкции существующих сооружений, так и в смысле создания новых композиций.

Кроме этого в плане центра, как и в плане всего города, выявлен ряд точек, которые, став опорными точками архитектурного оформления города, привяжут к себе и остальную архитектуру, иными словами — наложат окончательные черты на облик Харькова, подчеркнут его содержание и характер.

Описанная выше площадь Дзержинского и осуществляемая площадь новой Большой оперы уже положили крупное начало архитектурному преобразованию Харькова. В старом же центре города, за исключением реконструкции отдельных зданий, еще незаметно значительных следов такой реконструкции.

Поэтому в старом центре, в связи с решением всего плана города, предположено создание следующих трех крупных архитектурных комплексов: площадь и здание Облисполкома, Музейный городок и реконструкция площади Тевелева и реконструкция Харьковской «стрелки» — слияния рек Лопани и Харькова.

Здание Облисполкома по проекту предположено выстроить в месте стыка площадей Тевелева и Розы Люксембург.

В этой части предположено расширение и спрямление ул. 1 Мая и продление площади Розы Люксембург. Здание предположено высотной композиции до 20 этажей, учитывая небольшие размеры нового участка и его чрезвычайно удачное расположение относительно трех основных магистралей Харькова.

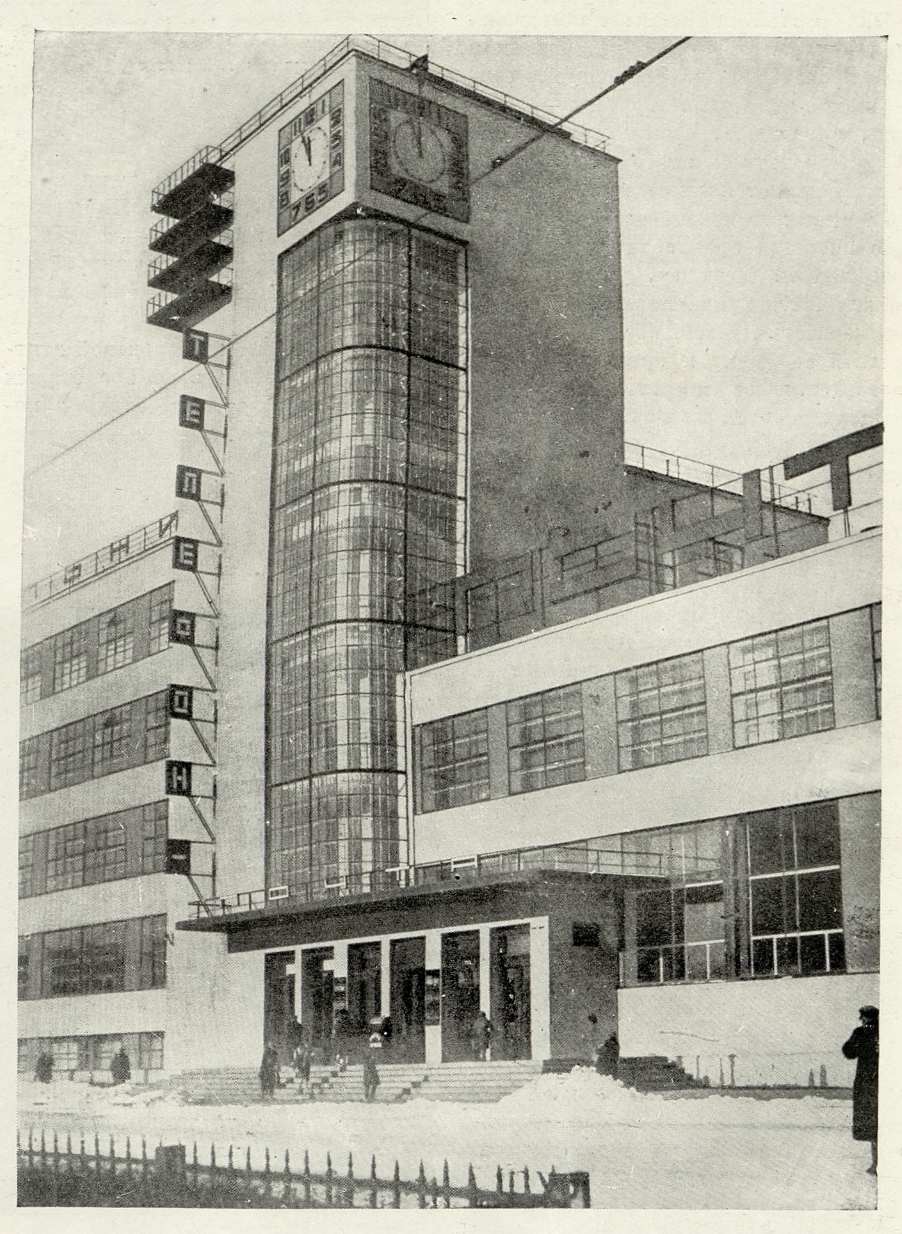
Важнейшие магистрали города получат свое архитектурное завершение в здании Облисполкома. Перед зданием с востока запроектирована площадь, могущая обеспечить кроме нормального движения и пропуск демонстраций, шествующих из Краснозаводского района — основного промышленного района Харькова.

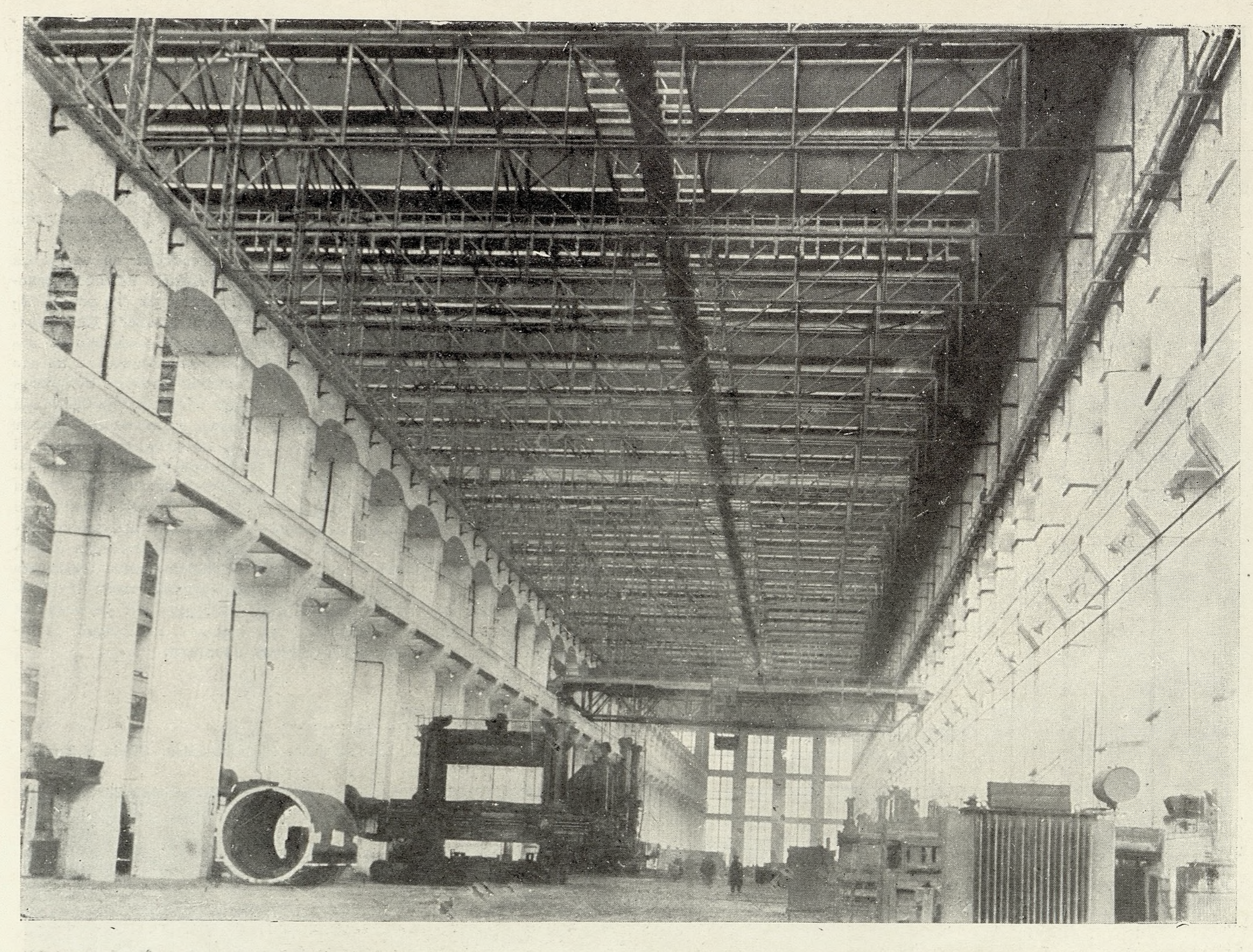
Южная часть площади Тевелева подвергается лишь незначительным переделкам: надстраивается на один этаж здание Дворца труда, к нему пристраивается корпус с залом заседаний и вспомогательными помещениями, архитектурно отвечающий новому зданию Горсовета. Дома восточной стороны площади подвергаются незначительным переделкам, имеющим целью увязать между собой существующие разношерстные фасады.

Зато в северной части площади предположено провести по одному варианту значительную реконструкцию квартала, на котором находится здание ВУЦИК, а по другому — вообще снести этот квартал с тем, чтобы открыть площадь перед новым зданием Зала общественных собраний, за-

Здание почтамта в г. Харькове
Арх. А. Г. Мордвинов

Bâtiment de la Poste à Kharkov.
Projet de l'arch. A. Mordvinov





Турбогенераторный завод в г. Харькове
Цех крупной обработки

Usine des turbines et Générateurs à Kharkov
Atelier du façonnement des grosses pièces

проектированным на косогорном квартале между улицей Свободной академии и Клочковской.

Современный Городской сад, в 1933 г. по инициативе т. Постышева приведенный в порядок и освобожденный от разных полукоммерческого типа предприятий, в дальнейшем предположено расширить вплоть до реки, за счет сноса десятка кварталов малоценных, в большинстве старых жилых домов, — и далее вниз по течению реки до центрального городского сквера, который предположено разбить в районе «стрелки» (слияние рек Лопани и Харькова). Сама же «стрелка» полностью переделывается путем ряда реконструктивных мероприятий, запроектированных в генеральном плане обводнения и улучшения харьковских речек, а также при помощи специальных работ применительно к данному месту, у слияния рек создается небольшое зеркало воды, оформленное, как и все речки в пределах центра, гранитными набережными, спусками к воде, однопролетными мостами, зеленью и пр. На самой «стрелке» возводится монументальное сооружение мемориального порядка, замыкающее ряд перспектив как по реке, так и по площадям.

Ряд радиальных магистралей, теряющихся в гуще уличек и переулков старых торговых кварталов центра, получают прямые выходы в центр. Это так называемая Змиевская магистраль, которая связывает центр с вновь возводимым вокзалом Донецких дорог, Журавлевская, ведущая к одному из значительнейших водохранилищ Харькова — Даниловскому, намеченному к строительству в 1934—1935 гг., и магистраль Котлова, связывающая центр с районом Холодной Горы и Новой Баварии.

Интересной архитектурной задачей является также реконструкция квартала Украинского государственного университета, занимающего и сейчас несколько кварталов в самом центре города, между площадями Пролетарской и Тевелева. Уже в 1934 г. предположено приступить к этой реконструкции путем надстроек части старых зданий университета. Здесь предстоит увязать в один архитектурный комплекс самые разнохарактерные здания от актового зала конца XVIII в. и еще более ранних построек, до вновь выстроенных зданий химического корпуса и универмага Хаторга (также требующих архитектурной реконструкции).

Эскизный проект реконструкции намечает только архитектурную канву, которая должна дать основные установки, нуждающиеся в конкретизации при решении отдельных объектов.

# ПЛОЩАДЬ ДЗЕРЖИНСКОГО В ХАРЬКОВЕ

И. СОСФЕНОВ

Наиболее серьезное и глубокое впечатление нового Харькова — площадь Дзержинского — является в то же время несомненно одним из значительнейших ансамблей, созданных за годы революции.

Пока из намеченных в комплексе площади построек осуществлены только три: Дом госпромышленности, Дом проектных организаций (по проектам проф. Серафимова) и Дом ЦК КП(б)У (проект арх. Штейнберга). В лесах находится здание Интернациональной гостиницы и Дома кооперации.

Надо отметить, что площадь возникла не в результате комплексного проектирования. С самого начала предопределенная в основных моментах своего плана, она реализовалась от объекта к объекту, что не могло не привести к известному разнобою между отдельными зданиями: полного единства в архитектурном решении площади нет.

Расположенная в северной части Нагорного района, площадь Дзержинского заняла ранее незастроенный пустырь, примыкающий к Профсоюзному саду, и ее планировочное решение было таким образом мало связано уже существующей застройкой.

В плане площадь состоит из открытой на юго-восток круглой части с большим сквером посредине и охватывающим его асфальтированным кольцом одностороннего движения. В кольцо вливаются четыре радиальных магистрали, сзади домов, расположенных по его периметру, замыкающиеся вторым полукольцом с обслуживающими площадь трамвайными линиями. Еще две улицы, в настоящий момент частично закрытые и не играющие большой композиционной роли, находятся у открытой части круга, где к нему примыкает вторая часть площади, имеющая форму вытянутого прямоугольника, замкнутого с противоположной стороны поперечной улицей Карла Либкнехта. Ось этого прямоугольника сдвинута относительно центра круглой части и образует тупой угол с направлением радиальных магистралей, что придает известный динамизм пространству площади.

Площадь Дзержинского в Харькове
На переднем плане Дом госпромышленности,
за ним справа строящийся Дом проектных организаций (аэросъемка)

Place Dserjinsky à Kharkov
Au premier plan la Maison de l'Industrie, au loin
à droite la Maison des Bureaux techniques en construction. (Photo aérienne)



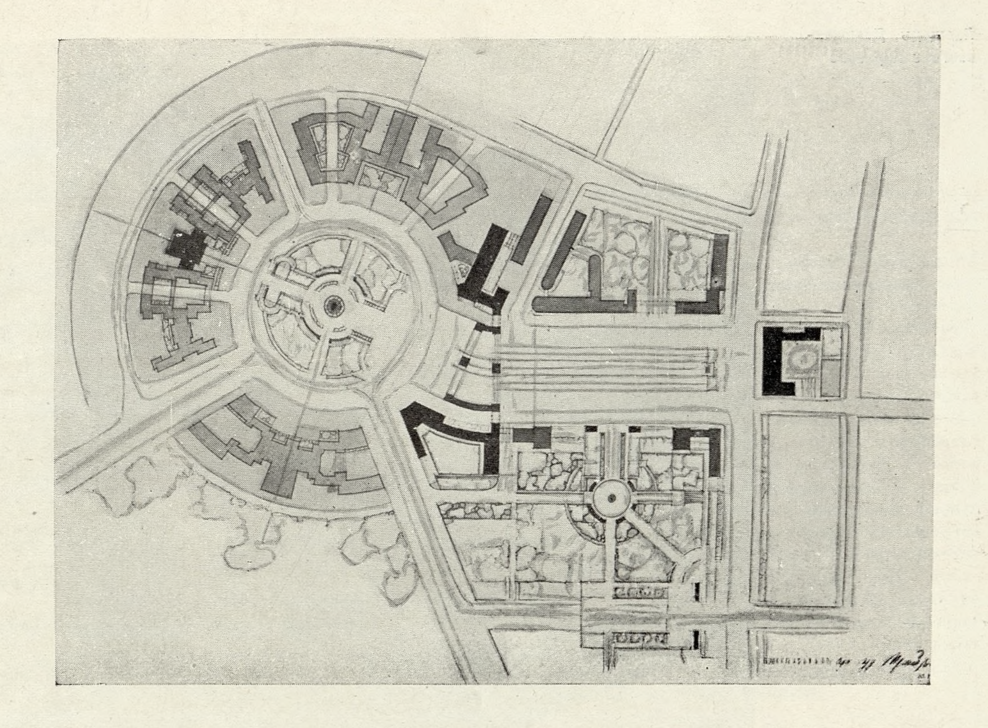
Площадь Дзержинского в Харькове



Place Dserjinsky à Kharkov

Площадь Дзержинского в Харькове. Проект архитектурного завершения. План
Арх. Б. Приймак

Place Dserjinsky. Projiet de l'achevement de la composition architecturale. Plan
Arch. Priymak



Расположенный по периметру круглой части площади Дом госпромышленности включил в свой организм две из четырех образованных им радиальных магистралей (две другие совпадают с крайними его корпусами). Таким образом внутреннее движение в здании связано с внешним и организует последнее. План здания здесь в известном смысле визирует пространство всего ансамбля. Все дальнейшие этапы работы над площадью — образование круглого ядра, сдвиг оси прямоугольной части (возможно, не вполне преднамеренный) и пр., развивающие характерное для нее действенное динамическое выражение пространства, — все это обусловлено лишь развитием исходной планировки отдельного здания. Сформированная таким образом площадь с самого начала потеряла традиционный замкнутый характер, а график движения превратился в одно из основных средств архитектурного воздействия. Можно привести пример подобного включения улицы в организм здания: бывш. Генеральный штаб на площади Урицкого в Ленинграде (арх. Росси). Но там, объединяя два корпуса по сторонам проезда, архитектор стремился возможно полнее выразить репрезентативную замкнутость парадной торцовой площади, площади ограниченного «статического» движения.

Проезд уже не играет активной роли в композиции этой площади и превращается в элемент фасада, так как Росси замкнул излом проезда неподвижными тяжелыми арками.

В харьковском Доме госпромышленности характерно противоположное решение. Улица, движение, пространство разорвали замкнутость фасада и продлились дальше, в ныне только застраиваемые части Нагорного района. Ансамбль объединил при этом не обычные для прошлого репрезентативные здания, а подлинно живой нерв, деловой и организационный центр республики. Площадь Дзержинского рассчитана на деловое, производственное и в то же время массовое движение в дни пролетарских торжеств, митингов и демонстраций.

Но создав выразительную схему плана, проф. Серафимов еще не сумел найти соответствующий этому плану архитектурный эквивалент, организовав массу зданий по старым отвлеченным фасадным принципам. Доминирующее значение приобрели не радиальные пространства магистралей, пронизывающие план, а фланкируемая двумя башнями чрезвычайно статичная центральная часть здания: решение, в основном восходящее к принципам позднего модерна. Повторение центрального мотива в боковых корпусах, потерявших органическую композиционную связь с центром (эту связь никак не компенсируют воздушные мостики), усиливает впечатление связанности фасада. А если к сказанному прибавить, что автор не справился с масштабами постройки, перегрузив здание дробными и не координированными элементами, то основное противоречие между интересным по своей идее планом и его выражением в архитектурных массах выступит еще яснее.

Это противоречие было, повидимому, понято и самим автором в следующей работе — Доме проектных организаций, — значительно продвинувшей вперед решение всего ансамбля.

Дом проектных организаций уже не стоит в узле сходящихся на площади радиальных магистралей. Он расположен сбоку от основной оси площади и замыкает ансамбль, в то время как Дом госпромышленности архитектурно развязывает динамику пространства. В Доме проектных организаций архитектор ясно осознает, что не деталь и не один только фасад, но прежде всего весь костяк здания, его массы играют решающую роль в ансамбле. И последовательно проводя эту мысль во всех элементах здания, он находит чрезвычайно ясное, простое и в то же время содержательное решение.

В самой ориентации основных масс здания архитектор нашел ослабленное (как это и необходимо) повторение радиального лейтмотива площади. Симметричный план здания так построен, что концентрически расположенные секторы смыкающихся друг с другом боковых корпусов, энергично подчеркивающих круговое движение площади, в то же время подготовляют основной удар 14-этажного центрального массива. Направив этот удар в центр плана, автор выявил в отношениях масс здания радиальный принцип решения площади. В результате оказалось, что несмотря на отсутствие проездов, несмотря на значительную замкнутость плана, пространственно-динамический эффект выражен здесь значительно полнее, чем в Доме госпромышленности. Здание совершенно потеряло статический характер, рассчитанный на неподвижное созерцание.

Третья законченная постройка в комплексе площади — Дом ЦК КП(б)У (арх. Штейнберг) — неплохо, со вкусом и большой сдержанностью замыкает прямоугольную часть площади, связывая ее пространство с поперечной улицей Карла Либкнехта. Это здание, впрочем, не является оригинальной постройкой, а лишь перестройкой уже существовавших корпусов, и уже в силу этого оно не смогло вырасти в сложный и принципиально новый архитектурный организм.

Не являясь таким образом законченным и целостным комплексом, площадь Дзержинского представляет все же огромный интерес, ибо здесь впервые осуществляются новые принципы архитектурного решения ансамбля, возможные только в условиях Советского союза.